

Rallye Granadilla Lorenzo/Gómez

Lorenzo/Gomez fueron los ganadores de un rallye en que no dieron ninguna opción a sus rivales demostrando la perfecta adaptación a un coche que, hoy por hoy, en el mundialito canario, es prácticamente imbatible.

(Págs. 12-13)



Silverstone y Assen Mandó la lluvia

(Pág. 10-11)

Dos grandes premios en los que la protagonista fue la lluvia. En el primero Stoner volvió a ganar. En Assen la Yamaha de Spies consiguió un importante triunfo. Márquez en Moto2 y Viñales en 125 fueron lo más destacado.

F1 GP Europa Otro para Vettel

Cuando estamos prácticamente a mitad de temporada nada ha cambiado y los Red Bull, con Vettel a la cabeza, no ha dejado respirar a sus rivales. Esperemos que las nuevas normas que entrarán en vigor a partir de Silverstone abran las posibilidades.

(Págs. 18-19)



Novedades y pruebas: Audi Q3 (Pág. 7) - Chevrolet Camaro (Pág. 4) - Citroën DS3 (Pág. 7) - Mercedes C Coupé (Pág. 4) - Volkswagen Caddy (Pág. 20)

MultiServiciCar

Taller de CARROCERÍA MULTIMARCA

LE OFRECEMOS EL SERVICIO QUE USTED NECESITA

COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

Tenerife

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

Motociclismo, deporte de contacto

¿Hemos llegado al límite?

Todos hemos asistido a muchas carreras en polígonos, circuitos pequeños, y alguna que otra "ratonera", y hemos visto muchos "contactos" (alguno me dirá que yo no soy piloto ni nunca he corrido, y es cierto, pero esta es mi modesta opinión al respecto). Ni que decir tiene si hablamos de motocross o supermotard, ya me decía siempre Néstor Jorge eso de: "Flaco, como levantes la mirada un poco te pasan 10 y no cabemos en la curva". Y con la llegada de Simoncelli a primera plana todo se ha revuelto.

Hace unos años Jorge Lorenzo fue amonestado y castigado con una carrera sin correr por las incidencias con Barberá y Bautista. No sé si fue correcto pero sí efectivo. Jorge aprendió y ahora es tres veces campeón del mundo y nunca más le hemos visto en incidentes (no nos olvidemos de la carrera de Valencia del pasado año donde casi acaba por los suelos y ganó al final, ¿recuerdan con quien se tocó?). Pero no por ello la polémica se para. Simoncelli ha salido airoso de muchos incidentes y la gota que colmó el vaso con

Pedrosa tuvo un insignificante castigo porque esa actuación tampoco merecía más. Quizás sí las anteriores.

En Holanda se cayó solito cuando adelantó con neumático frío. Fue el único que se cayó por esta circunstancia, el resto de pilotos pasaron sin problema. Pero, yo me pregunto: ¿se equivocó Simoncelli para perjudicar a otro piloto? Pues no. Un error que le costó su carrera y por mala suerte la de Jorge Lorenzo que venía detrás. Pero nada más. El motociclismo es un deporte de cierto contacto, no lo

podemos comparar con otras disciplinas incluso de las dos ruedas, pero tampoco debemos entrar en el terreno de las burbujas. Las burbujas se las lleva el viento con facilidad y se rompen casi de inmediato a su creación. Creo que hay que tomar decisiones pero no llevadas a ese extremo. Cada fin de semana se producen cientos de adelantamientos y maniobras arriesgadas y peligrosas, unas se ven por la tele y el resto pasan desapercibidas menos para los implicados, claro está. Y si seguimos en esta línea el futuro de tele 5

en las motos estaría en cierto peligro porque tendrían que tener 500 cámaras para captar todo lo que ocurre. Ahora más en serio, hay que penalizar a tiempo y no dejar que sucedan actuaciones peligrosas pero no vayamos al límite de las sanciones. En el campeonato de España hace dos años Miguel Oliveira y Adrián Martín protagonizaron un duelo "sucio" en pista. Solución: excluidos los dos de la carrera. Tenían 16 años. No hemos visto nuevas actuaciones de ese tipo.

Deporte bonito, deporte limpio: motociclismo.

Yiyo Dorta

En la tradicional prueba de las fiestas de San Pedro de Güimar

Resurgió venciendo un viejo rockero

Como es habitual cuando llega la festividad de San Juan y confirmando el refrán "De San Juan a San Pedro van cinco días...", se ha llegado a una nueva edición de la mítica Subida a Güimar y, ¿cómo no?, está nos ha traído el triunfo de Felix Ramón García Duran. Para quien no le suene un recién llegado a esto de las carreras, un tipo, y permítanme que a si me dirija a él, que de esto sabe un rato y que además siempre ha contado con alguien a su lado que para mí es el anuario federativo andante, ameno, afable, cercano, por supuesto con carácter propio y solera del que no recuerdo una palabra más alta que otra y seguro que con sus años de prácticas las ha habido. Podemos pensar varias cuestiones sobre esta última prueba de montaña.

Quizás es una muestra evidente del momento crítico por el que está pasando nuestra economía y a la cantidad de pilotos me remito y la calidad de las monturas no es lo que antaño estábamos acostumbrados a disfrutar. Pero es lo que hay y demos gracias que todavía quedan osados que ponen su dinero y el de los escasos patrocinadores para mantener viva la ilusión por lo que practican. Recuerdo ya hace algunos años la maravillosa estética de ese Alfa Romeo 156 recorriendo el tramo de Icod del Alto en un Rally Norte. Fue la primera vez que vi ese vehículo y pensé: "Muy bonito. Pero delicado y caro de evolucionar". No olvidemos que Alfa siempre ha sido una marca vinculada al mundo de la competición pero en el mundo de los rallyes no ha te-

nido el éxito que ha podido tener en campeonatos de montaña ó circuitos, aunque, y para que toda regla se cumpla esta tiene que tener una excepción y en Canarias ha tenido una presencia histórica que merecería un capítulo aparte.

Lo cierto es que para ganar carreras se debe pasar la meta y cuando se hace como lo hizo ayer Monchi, después de tantos años y con una oposición tan joven como la que viene empujando detrás yo lo felicito. No pude estar presente en la prueba pero seguí su resultado al minuto y en ese momento me sentí parte del equipo ganador. Vuelvo a repetir, aunque no tengo la suerte de compartir una amistad con Monchi, si es cierto que cuando nos vemos disfrutamos del automovilismo histórico de nuestra tierra, y si esa

conversación nos coge, como ha sido en más de una ocasión, en la cola de la caja de un supermercado, pues no nos molesta que nos adelanten, cosa por otro lado bastante rara.

El pasado mes hablaba de la precocidad de los jóvenes por llegar a metas a una edad hasta hace unos años inimaginables. Y en estos días se ha vuelto a repetir, Máverick y Márquez repiten triunfo en "La Catedral", y no me refiero que hayan corrido alrededor de ningún monumento religioso, sino en el lugar sagrado de las dos ruedas, donde se vienen celebrando carreras desde el año 49 hasta nuestros días y que por otro lado reúne durante una semana a lo más selecto de la historia, en mayúsculas, de las dos ruedas. Con hombres y máquinas míticas girando sin ningún tipo de mi-

ramiento y es que "Estos chiquillos que siguen empezando después de más de 30 años en activo, saben seguir retorciendo el puño y llevando "pie a tabla", como diría otro histórico "Carlos, con fe... ¡por tu madre!".

Además me alegro un montón por el triunfo de un viejo rockero, así y de una vez va guardando, junto a otros buenos recuerdos en esa caja de gozos y sombras, trocitos de felicidad que hundan más abajo aquella triste experiencia de quedarse compuesto y sin novia justo antes de un rally, creo recordar de la época del Samba Rally que le robaron su vehículo. De la cara de desesperación y frustración de ese momento ya nadie nos acordaremos.

Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

Haznos llegar tu punto de vista, con tu opinión nos ayudarás a mejorar.
redaccion@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

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

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

La educación es fundamental incluso cuando somos espectadores

Mal llamados aficionados

De todos es sabido, y siempre se ha hecho, que parece normal llevar unas cervecitas a los rallyes, y alguna chuleta también. Pero en los últimos años hemos visto como nuestros hijos, a los que les hemos transmitido la pasión por las carreras, o se nos han despedido, o no han entendido que este deporte esta reñido con el alcohol y las juergas. Que una cerveza está bien para refrescar, pero una, a lo sumo dos. Lo que no podemos considerar de recibo es que las neveras que se llevan a los tramos estén repletas de alcohol. Sirve, evidentemente, para mermar las condiciones físicas y mentales de quien llamándose aficionados no se pierden una carrera, y aprovechan la ocasión para montarse una buena juerga, terminando en la orilla de la carretera gritando de todo y nada bueno a los participantes.

Señores aficionadillos, porque en la escala de la afición no pasan de ahí, a los que se grita e insulta son nuestros pilotos y copilotos que además de jugar mucho dinero se juegan su integridad física para que ustedes disfruten de ver pasar los vehículos a toda velocidad por nuestras carreteras. Lo harán mejor o peor pero a todos, desde el primero al último de la lista, les debemos respeto y gratitud.

Recordarles que, por suerte y de momento, en este deporte no se paga por ver el espectáculo. Y aunque así fuera tampoco es serio gritar a los participantes.

Da pena oír los comentarios que estos aficionadillos hacen con el paso de los coches llegando a decir que si ellos corrieran en ese coche ganarían de calle. Pues, señores, me gustaría verlos participando y compitiendo. Pero recuerden que para llegar ahí hay que hacer muchos sacri-

ficios de trabajo, de dejarse la piel buscando patrocinios, de perder horas de estar con la familia y todo para que unas personas desconocidas, ocultas tras la masa y a veces tras los tragos de más, te insulten y te abucheen.

No quisiera terminar sin recordar a unas personas ne-

cesarias en todas la pruebas, a los que se trata igual, o peor en muchos casos, debido a su juventud. A veces se les increpa, se les silba, e incluso se le llega a decir lo que tienen que hacer. Son los responsables de la seguridad, de agitar una bandera en el tramo cuando hay peligro, que están debidamente entrenados y formados por las federaciones y que suelen estar todo el día en la carretera por un bocadillo y por su afición a este deporte.

Espero que comencemos a reflexionar sobre esto. No solo por el bien del deporte sino porque cada vez son más las voces que, desde fuera, nos llaman la atención sobre este tema.

Tenemos que cambiar borrachos y alborotadores por aficionados responsables que sepan disfrutar y que quieran lo mejor para nuestro deporte.



Hay aficionados que utilizan los rallyes para ir a disfrutar. Para otros son una excusa para ir a...

Guillermo Pimienta

Rahn Corauto cede dos coches para la Federación

La FIASCT utilizará vehículos Hyundai

Se presentaron los vehículos de la marca Hyundai cedidos a la Federación Tinerfeña de Automovilismo por la empresa Rahn Corauto para la temporada 2011.

El acto tuvo lugar en hotel La Águilas en el Puerto de la Cruz, ante todos los medios de comunicación, con la presencia de Daniel Hernández, Director de Rahn Corauto, y de Domingo J. Martín, Res-

ponsable del Área de Ventas, y Benito Rodríguez como Presidente de la Federación Tinerfeña de Automovilismo.

Daniel Hernández destacó la labor de la Federación en estos cinco años de cooperación entre ambas entidades. Igualmente realizó una breve descripción de los modelos allí presentados. Se trata de vehículos de la nueva generación de la marca: un ix35 y i30

que se utilizarán para cubrir todas las necesidades de los miembros la Federación.

En el cierre del acto Benito

Rodríguez agradeció la colaboración prestada por esta empresa del Grupo Rahn y destacó el trabajo realizado por los

Sres. Hernández y Martín que culminaba con este acuerdo.



Responsables presente en el acto.



El Hyundai ix35 y el i30 cumplirán su papel cubriendo las necesidades de los miembros de la federación de automovilismo.

El modelo más esperado llegó a la red de concesionarios Rahn Star

El nuevo Mercedes C Coupé

El modelo más esperado de Mercedes-Benz llega este mes de junio a la red de concesionarios de Rahn Star. El nuevo Clase C Coupé se impone como la apuesta más rebelde de la compañía alemana y representa el liderazgo de la empresa de automóviles en su 125 aniversario.

El desafiante Mercedes C Coupé fusiona rebeldía y deportividad con la elegancia propia de los automóviles de Mercedes-Benz. Sus formas perfectas destilan elegancia y agilidad en las que se conjugan los rasgos característicos de la familia de la Clase C, con la silueta y proporciones de un impresionante coupé.

Sus líneas nítidas y materiales de alta calidad se combinan con acabados de perfección artesanal que dotan al modelo de un carácter único e inconfundible. En el habitáculo destacan los asientos individuales de coupé con re-

posacabezas integrados en las plazas traseras, que acentúan la vocación deportiva del nuevo modelo.

Sus cinco versiones de motores dinámicos combinan tecnología, innovación y ecología y armonizan a la perfección con el tren de rodaje de serie Agility Control con reglaje básico deportivo. Asimismo, el modelo ofrece un amplio equipamiento en seguridad con una gran variedad de sistemas de asistencia a la conducción, desde el sistema de alerta por cansancio hasta la regulación de la distancia. El resultado es una conducción a un nivel superior al conocido hasta ahora.

hasta ahora.

Con la intención de dar a conocer el esperado modelo de la compañía alemana al público canario, Rahn Star organizó una presentación en una espectacular finca de San Cristóbal de la Laguna en la

que se dieron cita cerca de 200 personas que disfrutaron del evento en un ambiente relajado y que además estuvo amenizado con una sesión de

música en directo y un cóctel diseñado por el chef Lucas Gamonal. Según el director de Rahn Star Alejandro González "el nuevo Mercedes C Cou-

pé llega para revolucionar el mercado de automóviles con un espíritu más deportivo que nunca".

Redacción



El carácter deportivo del Coupé se fusiona con la elegancia de la Clase C e incorpora los últimos avances en tecnología.

Los motores vuelven a rugir y se anuncia una edición especial

Chevrolet Camaro Bumblebee

El Camaro regresa en 'Transformers 3: El lado oscuro de la Luna' y se anuncia una nueva edición especial

•Las dos anteriores entregas de Transformers contribuyeron a que el Camaro fuese el coche deportivo más vendido en Estados Unidos en 2010 y 2011

•El Chevrolet Camaro Cupé 2012 Transformers Special Edition brinda la oportunidad, a los fans de todo el mundo, de ponerse al volante de Bumblebee

El Chevrolet Camaro regresa a las pantallas como el autobot "Bumblebee" en 'Transformers 3: El lado oscuro de la Luna', que se estrena en todo el mundo el 28 de junio -exclusivamente en 3D- y el día 29 en formato convencional. Para celebrarlo, Chevrolet ofrecerá a los seguidores de Bumblebee el nuevo modelo Camaro Cupé 2012

Transformers Special Edition, que saldrá a la venta en Estados Unidos, Canadá, China, Japón, Europa, América del Sur y Oriente Medio.

«La franquicia de Transformers ha ayudado a dar a conocer el Camaro – y Chevrolet – a toda una nueva generación de fans», afirma Rick Scheidt, Vicepresidente de Marke-

ting de Chevrolet en Estados Unidos. «Su papel en las dos entregas anteriores ha contribuido a hacer del Camaro el coche deportivo más vendido en Estados Unidos y uno de los coches más conocidos en todo el mundo».

En 2009 el Chevrolet Camaro fue el coche líder en búsquedas en Internet, según

Yahoo!Autos, a pesar de que los primeros modelos no llegaron a los concesionarios hasta finales de año. Al año siguiente, el Camaro ya estaba a la cabeza del mercado de coches deportivos en Estados Unidos, desplazando al Ford Mustang por primera vez en 24 años. Y en 2011 continúa liderando el sector, impulsado por el lanzamiento del Camaro Cabrio.

En lo que llevamos de año, el Camaro registra unas ventas de 40.275 unidades, frente a las 30.206 del Mustang.

Se espera que este impulso vaya a más con la salida al mercado estadounidense, a principios del próximo año, del Camaro 2012 ZL1 de 550 CV, y con la presentación de modelos de edición limitada como el Transformers Special Edition.

El Transformers Special Edition 2012 será ofrecido en Estados Unidos como un paquete que podrá colocarse sobre la base de los acabados 2LT y 2SS del Camaro Cupé, en color amarillo rally. Además del contenido que se ofrece en el popular paquete RS, la edición Transformers viene decorada con franjas negras que se extienden por el capó.



Se ofrecerán como opciones unas exclusivas llantas de 21 pulgadas pintadas en negro y un paquete de "efecto suelo".

Redacción

Tres meses después de limitar el máximo de velocidad a 110 No es broma, ¡Volvemos a los 120 km/h!

El Consejo de ministros anunció no prolongar la medida que el 7 de marzo rebajó a 110 kilómetros por hora el límite de velocidad en nuestras autopistas y autovías. A partir del 1 de julio, o sea ya, se podrá circular hasta a 120 kilómetros en esas vías.

El objetivo que argumentó entonces el Gobierno fue el de gastar menos petróleo. Según sus cálculos, rebajar la velocidad en 10 km/h supondría para cada conductor un ahorro de un 15% de gasolina y un 11% de gasóleo en el caso de los coches diésel. A pesar de volver a los 120 km/h, “el Ministerio de Industria ha calculado un ahorro de 450 millones de euros de ahorro”. El Ministro del Interior ha hecho hincapié en este hecho para restar importancia a las críticas recibidas sobre el coste de las pegatinas de 110 en las señales. “Pegar las pegatinas costó 230.000 euros, así que el balance final es de 449,7 millones de ahorro, por lo que no ha estado mal”, ha dicho.

El petróleo ronda a finales de junio los 107 dólares. En febrero estaba a 111 dólares. Sin embargo, la gasolina y el diésel en el surtidor siguen hoy más caros que entonces. El recorte de velocidad no ha evitado que la factura del petróleo se disparara. Entre enero y abril, el déficit exterior de productos petrolíferos creció un 28% (hasta los 10.349 millones) respecto al mismo periodo del año anterior. Las

importaciones de petróleo suponen el 62% del déficit de la balanza comercial española, según el boletín del Ministerio de Industria.

El petróleo está más barato pero la gasolina no ha bajado...

La memoria económica que elaboró Industria para justificar la limitación a 110 fijaba en un año la duración de la medida y calculó que en ese periodo Hacienda dejaría de ingresar 122 millones por la reducción del consumo. Pero si la medida solo ha sido de tres meses, Hacienda habrá dejado de ingresar solo unos 40 millones de euros, que se compensará en parte con el aumento del 8% en las multas registrado en mayo. ¿Ustedes lo entienden?

Y es que la decisión del Gobierno se produce un día después de que la Agencia Internacional de Energía (AIE) —en la que participa España— optase por poner en el mercado el 2% de sus reservas de petróleo y así hacer frente al precio del carburante. Pues parece ser que la Agencia Internacional de la Energía (AIE) sacará 60 billones de barriles de petróleo de sus reservas para compensar su es-

casez. Y es la tercera vez en la historia que la Agencia Internacional de la Energía recurre a esta medida, motivada esta vez porque la falta de la producción libia ha aumentado la tensión en el mercado.

Sinceramente, la verdad, no entiendo nada, con tanta falta de “oro negro”, la posible reducción de las plantas nucleares que ayer era bueno y hoy es malo, sumado a una falta de política de investigación energética verde, no sé, sigo sin entender nada. Pero me inquieto cada vez que oigo decir que hay tensión en los “Mercados”, y me angustio conocer que hay unas determinadas “Agencias de Calificación de Riesgo” que ponen notas a España de forma arbitraria e interesada como en Eurovisión. Y no les digo nada de cómo se me pone el cuerpo cuando escucho no sé qué de lo mal que está la “Prima de Riesgo”, siempre hay una oveja negra en la familia. Y al final llega el cabreo padre cuando me entero que en Alemania dicen falsamente que nuestros pepinos tienen la bacteria “Escherichia Coli”, etc.

A estas alturas ya no me fio ni de un simple resfriado del panadero por si acaso sube la “Bolsa del Pan” y nos dejen con pan de lata durante unos meses, y no hablemos de las vacunas... otro tema que no quiero ni tocar.

José Antonio Fernández



Volvemos a los 120 Km/h en autopista de donde nunca debimos bajar.



Líderes en limpieza de vehículos Sin Agua

Exclusivo servicio a domicilio



Delegación Ecowash Santa Cruz Centro
Delegación Ecowash Costa Sur

Móvil: 637 047 118

www.ecowash.es

santacruzcentro@ecowash.es
costasur@ecowash.es

www.ecowash.es

Un Fabia GreenLine recorrió 2006 Km con un solo depósito

Record de consumo de Skoda

Este es el record alcanzado por el campeón mundial de conducción económica Gerhard Plattner junto al Fabia GreenLine. La ruta de ida y vuelta que realizó, se llevó a cabo entre Ruetz (Austria) y Bov (Dinamarca), con un total de 2.006 kilómetros antes de necesitar repostar combustible, con una media de consumo de unos impresionantes 2,2l/100km.

El resultado obtenido por fue de 2,21 litros a los 100 kilómetros, cuando el consumo homologado de este modelo es de 3,4 litros a los 100 kilómetros. Además de confirmar que el Fabia GreenLine es uno de los compactos europeos más eficientes de la actualidad, Plattner "rompió" la barrera del consumo homologado para Europa, de 3,4l/100km. Para completar semejante hazaña, Plattner empleó la autovía más larga de Alemania, la A7.

Los modelos GreenLine respetan el medio ambiente al emitir menos de 120 gr/km de CO2. Se caracterizan por cambios aerodinámicos en la carrocería, un nuevo rendimiento del par motor, nuevos desarrollos en la caja de cam-

bios, reducción del peso del vehículo y llantas de aleación especiales con mayor presión en los neumáticos. Todos estos avances configuran un vehículo utilitario con un excelente comportamiento y respetuoso con el medio ambiente.

El repostaje, así como el viaje entero de Plattner, fueron supervisados por la International Police Motor Corporation (IPMC), también responsables del sellado del tanque de combustible antes de la salida de Plattner desde Reutte, para evi-

tar repostajes en el transcurso de la ruta establecida.

Sobre el éxito del viaje, Gerhard Plattner explicó: "Los modelos ŠKODA, GreenLine son un ejemplo de conducción eficiente. Considerando los actuales precios del combustible, esto no solo es importante para el bolsillo del conductor, sino también para minimizar la contaminación. Con un consumo claramente por debajo de lo normal, quiero demostrar que, además de los fabricantes, cada conductor puede contribuir a esta reducción de la contaminación".

Con los modelos GreenLine de ŠKODA, la marca ofrece a sus clientes una nueva y efectiva solución para reducir el consumo de combustible y las cifras de emisiones sin renunciar a las prestaciones y confort de los vehículos de ŠKODA.



El objetivo principal de la marca es ofrecer tecnología eficiente en todos los modelos a precios asequibles.

Redacción

En sus inicios eran coches caros basados en los Hispano Suiza

Skoda celebra el 85 aniversario de su logo

Škoda es uno de los fabricantes de automóviles con más historia del mundo y la más veterana del Grupo Volkswagen. La historia de la fábrica de automóviles Škoda se remonta en el año 1894 cuando dos ciclistas aficionados, Laurin & Klement empiezan a construir bicicletas en Mladá-Boleslav. En 1905 se da lugar a la fabricación del primero de sus vehículos, pero no fue hasta 1925 cuando la compañía se fusiona con Škoda Pilsen, siendo este el comienzo de la marca Škoda.

Este año, esta compañía global que está presente en más de 100 mercados en todo el mundo, celebra los 85 años con su actual logo en la marca. Fue en 1926 cuando el primer vehículo con el logo de la marca salió de la fábrica de Škoda, vehículo entregado al presidente de Checoslovaquia, Tomáš Garrigue Masaryk. Una lujosa berlina basada en

un modelo de la marca española Hispano Suiza, se convierte por tanto en el primer vehículo con el ya conocido y distintivo logo de Škoda.

El logo con la famosa "flecha alada" representa la cabeza estilizada de un indio con plumas, imagen que interpreta el progreso técnico, producción sostenible y la protección del medio ambiente. Durante estos 85 años de vida, el logo ha ido evolucionando, al igual que lo ha hecho su marca, demostrando una vez más cómo el fabricante más antiguo del Grupo Volkswagen puede ser joven, fresco y vital.

La producción del primer modelo comenzó en la primavera de 1925 y se terminó un poco después de un año, en mayo de 1926. Hasta 1929, sólo un total de 100 unidades del sedán de lujo fueron construidos. El motivo de tan escasa producción es que cada coche era fabricado según las

especificaciones del cliente, por lo que cada uno de ellos resultaba ser un ejemplar único y excepcional.

El Škoda Hispano Suiza 25 / 100 CV pesaba del orden de 2.700 kilogramos, dependiendo del nivel de equipamiento que incluyese, y fue capaz de alcanzar una velo-

cidad máxima de 138 km/h. Como buenos coches de lujo, sus precios eran considerablemente más altos que los de la inmensa mayoría de vehículos disponibles en el mercado. El acceso a la gama costaba unas 190 mil coronas, pero fácilmente podría llegar a un cuarto de millón de coronas,

en función de los extras que se incluyeran. Por ejemplo, la oficina del presidente pagó 280.000 coronas por el primer Škoda Hispano Suiza, en un momento en el que el pequeño Škoda 422 costaba unas 38.000 coronas.

Redacción



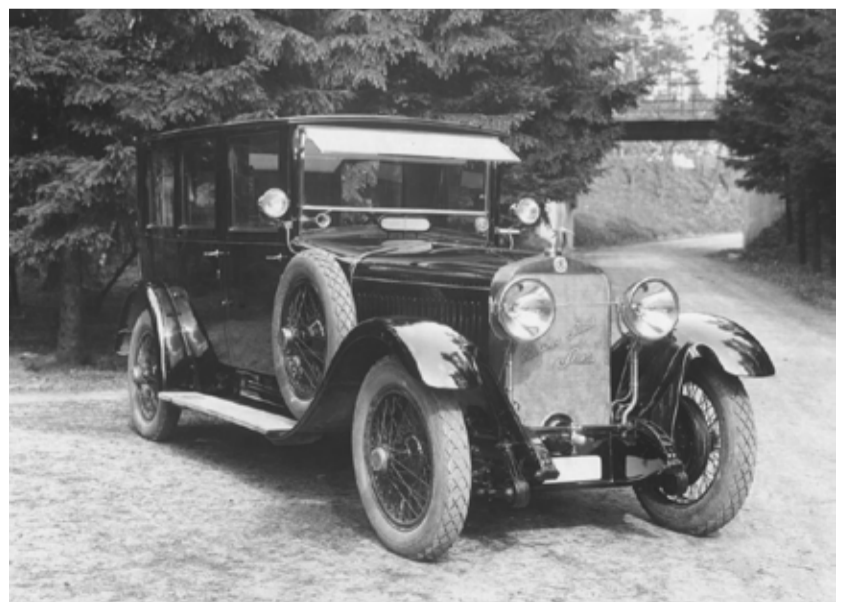
Desde 1926 a 1990.



Desde 1990 a 2011.



Desde 2011.



El Skoda Hispano Suiza 25/100CV pesaba 2.700Kg dependiendo del equipamiento.

En los primeros cinco meses del año

Audi el premium preferido de los canarios

Audi Canarias sigue siendo la marca Premium más vendida en los primeros cinco meses del año en Canarias. Así lo han demostrado las cifras con un total de 238 vehículos vendidos. Con estos resultados, Audi Canarias se consolida como la marca de referencia del segmento Premium.

Desde enero a mayo de 2011, Audi Canarias ha entregado un total de 238 vehículos en Canarias, superando 4 unidades al segundo competidor y unos 60 unidades a la tercera marca en ventas en el archipiélago. En este periodo del año, la marca mantiene su posición como número uno en ventas en Canarias, posición que lleva ocupando los dos últimos años.

En este periodo, Audi Canarias ha fortalecido su liderazgo como número uno en ventas en las Islas, gracias a

una consolidada red de concesionarios y una extensa y variada gama de producto. Este liderazgo en Canarias, viene impulsado por los excelentes resultados en ventas del Audi A3, que se posiciona como el vehículo más vendido dentro de la gama y el Audi A1 ha aportado 57 unidades adicionales a las ventas de Canarias.

Otros modelos que han impulsado este liderazgo son los todoterrenos Q7 y Q5, que siguen causando euforia en el mercado canario. Precisamente, la marca ha incrementado considerablemente sus ventas, frente al mismo periodo del año pasado, en un 61% de crecimiento, crecimiento que se verá reforzado tras la llegada del pequeño de la familia Q, el Audi Q3, que llegará a Canarias a partir del mes de septiembre.



Redacción

La marca de los cuatro aros está entre las preferidas por los clientes canarios del mercado premium.

Primer vehículo Audi fabricado en España

Arranca la producción del Audi Q3

Las primeras unidades de producción en serie del Audi Q3 ya han comenzado a salir de las instalaciones del fabricante alemán en Martorell, España. Con esta producción del nuevo todoterreno Audi convierte, por primera vez en la historia, a España como el fabricante de un coche Premium.

En 2012, primer año de producción completo, Audi prevé entregar unas 100.000 unidades del nuevo vehículo. El pequeño de la familia Q, que se producirá en tres turnos, contribuirá al objetivo de Audi y Seat de alcanzar la capacidad máxima de la fábrica de Martorell, que creará más de 1.500 puestos de trabajo, siendo 700 de ellos de nueva creación. Por otra parte, gracias a la adjudicación del Audi Q3 a SEAT se crean y se consolidan 4.000 puestos de trabajo en la industria auxiliar del automóvil en nuestro país.

Frank Dreves, vicepresidente de Producción de Audi AG, ha señalado que "la producción del Q3 es un ejemplo de cómo aprovechamos las sinergias dentro del Grupo Volkswagen. La planta de Martorell es un centro absolutamente competente con una plantilla extraordinariamente cualificada, que satisface los elevados requisitos que nuestra marca impone. El Q3 lleva sin duda el sello de calidad Audi."

SEAT y Audi han invertido alrededor de 330 millones de euros en las instalaciones y la infraestructura de producción del Q3, que se encuentran entre las más modernas del mundo. En concreto, para la fabricación del Q3 se ha construido una nueva nave de 30.000 metros cuadrados que acoge 450 robots de última generación. Entre los avances técnicos destaca la utilización

por primera vez de una "campana de techo", una innovadora creación procedente de la planta de Audi en Ingolstadt (Alemania). Gracias a la cons-

trucción ligera del vehículo, la versión básica del Q3 apenas pesa 1.500 kilos. El capó del motor y el portón del maletero envuelve, que integra los

pilotos traseros, se han fabricado en aluminio. En su rígido y seguro habitáculo se ha utilizado un gran número de aceros de máxima resistencia.

Redacción



El Audi Q3 es un SUV pequeño y deportivo que amplía la familia Q de Audi compuesta hasta ahora por el Q5 y el Q7

Una naked de altas prestaciones con excelente actitud

La nueva Honda VFR800X Crossrunner

La Crossrunner representa los mejores aspectos de dos clases de motos diferentes: la flexibilidad y excitante actitud de una máquina Naked de altas prestaciones, con la postura erguida y la dura apariencia de una moto Adventure.

Sin embargo, la mezcla de la Crossrunner es más que eso. Esta máquina tiene un motor V4 de 800 cc que ofrece una conducción excitante, bien sea en cortos trayectos de ciudad como cubriendo vastas distancias.

Extensos estudios sobre los clientes indican que, mientras los compradores gustan de la apariencia e imagen de las motos Adventure, para algunos, el compromiso con la estabilidad causado por sus suspensiones de largo recorrido, asientos muy altos y neumáticos mixtos es un serio elemento disuasivo. El estudio reveló que los clientes querían una máquina que tuviese un esti-

lo exclusivo y fuese también muy divertida de conducir en cualquier condición y durante todo el año. – Bien fuese por ciudad o en largos viajes a través del país.

La Crossrunner va dirigida hacia todos estos objetivos y gracias a ello proporciona unas posibilidades únicas de adaptación a cualquier uso. Lo mejor de ambos mundos.

Concepto de desarrollo

Estabilidad y satisfacción para el motorista por su facilidad de uso fueron dos de los objetivos principales para el proyecto de la Crossrunner. Siempre estuvo presente y fue prioritario, en las mentes del equipo de diseño, que esta motocicleta debería enfocarse hacia las altas prestaciones, pero ser tan extraordinariamente manejable como para cubrir las necesidades de motoristas de muchos niveles de expe-

riencia. Más allá de lo práctico, la amplia visión y la posición erguida de la Crossrunner ofrece una experiencia única que magnifica las sensaciones de velocidad, aceleración y ángulo de inclinación.

Prototipos de la Crossrunner han pasado más de 120 pruebas de resistencia en el túnel de viento para estudiar el flujo de aire que favorece la estabilidad. El resultado práctico de esta extensiva investi-

gación sobre el flujo de aire es una estabilidad imperturbable a cualquier velocidad. Esta tecnología dotó a la Crossrunner de una apariencia distintiva que marca tendencias.

Redacción



El sistema VTEC con mapas de inyección y encendido refinados proporciona una entrega de potencia suave y progresiva.

Testigo de la noche más fashion, en Casa Decor

El Citroën DS3

El Citroën DS3, el primer modelo de la línea distintiva de Citroën, recibe la llegada del verano en Casa Decor. En el marco de esta exposición, el más chic de los Citroën fue testigo, el 21 de junio, de la noche más fashion, la Noche de San Jorge Juan, que se celebra en la exclusiva calle del mismo nombre, en el madrileño barrio de Salamanca.

Esta será la última ocasión en la que se pueda ver el Citroën DS3 en el innovador espacio visual y sonoro que la arquitecta Teresa Sapey ha diseñado especialmente para él, en Casa Decor, una de las muestras de decoración más importantes de Europa. Dicho espacio consta de un decorado rodeando al coche con siluetas de paparazzis disparando flashes y de una zona en la que voces y frases escritas en las paredes y en el suelo invitan a descubrir al modelo.

Con decenas de posibles configuraciones de colores, materiales y acabados, el Citroën DS3, el más original y

creativo de los Citroën, se desenvuelve con soltura, en Casa Decor, entre los más innovadores diseños de profesionales

del interiorismo, la decoración, la arquitectura y el arte.

La exposición, que echa el cierre ese mismo día, se vesti-

rá de gala y estará abierta hasta medianoche, al igual que el resto de establecimientos de la zona.

Redacción



El DS3 con decenas de posibles configuraciones, colores, materiales y acabados. El más original y creativo de los Citroën.

CEV. 3ª DE 4. Circuito de Montmeló

Desempates, tres líderes en solitario

125GP

Rins, de suerte.

Los pupilos de Emilio Alzamora en el Caixa Catalunya Repsol son los claros dominadores de la categoría, tanto Alex Márquez como Alex Rins están por delante del resto de pilotos y equipos. En Montmeló Rins salió desde la pole y junto a Alex protagonizaron un mano a mano que solo tuvo su final en la entrada de la última curva del circuito cuando Márquez se iba por los suelos dejando la victoria en bandeja a su compañero de equipo que además ahora le aventaja en 25 puntos en la provisional. Salvo un error de Rins, tiene mucha diferencia de cara al campeonato. Además se vio beneficiado por las caídas en la primera vuelta de Navarro, hasta ahora tercero en discordia y Josep Rodríguez que aunque sin suerte este año parte como favorito de cara al triunfo parcial. La segunda plaza fue para el checo Popov y tercero el italiano Fenati por penalización de un minuto al tercer piloto de Alzamora Bagnaia por adelantar con bandera amarilla.



Rins y Márquez lucharon de tu a tu hasta la última curva.



Segundo triunfo de Torres en un circuito con sabor agridulce.



Javi Del Amor perdió sus opciones de victoria al caerse en la tercera vuelta.



Ventura, el "presi" de la tinerfeña, visitó a J. Alonso.

MOTO2

Torres, el más grande.

Jordi Torres ganó de principio a fin en Montmeló. El piloto catalán aprovechó los errores de otros pilotos para sacar unos segundos de ventaja que la final le dieron el triunfo más bonito que le podía pasar. Partía de la segunda plaza por detrás de su compañero Morales y después de haber dejado buen sabor de boca en el mundial de moto2 sustituyendo a Julián Simón. Carmelo tuvo problemas con su neumático y tuvo que remontar desde la novena plaza, Iván Moreno se fue por los suelos cuando iba segunda y Arturo Tizón, que logró una merecida tercera plaza de parrilla, cayó también después de una gran salida que le colocó en primera posición. Torres aventajó en casi 6 segundos a Morales en meta y la tercera plaza fue para el japonés Aoyama que estrenaba podio en el CEV. Russel Gómez que reaparecía después de su lesión en Jerez ocupó la cuarta plaza y llevó a la moto del MR Grifull a punto de subir al podio.



Barragán, el piloto extremeño, líder con tres de tres.

STOCK EXTREME

Barragán intratable.

Barragán que tuvo el peor fin de semana de la temporada salió más líder que nunca y con todos los beneficios de un campeón. La pole fue para un inspirado Iván Silva que dio una vuelta al límite y logró su primera pole de

la temporada. Javi Del Amor solo podía ser tercero pero estaba en tiempos de luchar por el triunfo. Pero pronto se le pusieron las cosas muy bien a Barragán. Silva se caía hasta la 13ª plaza en la salida y Del Amor en la vuelta 3 caía en la curva Seat cuando iba segundo, Berto, su compañero

en el Motorrad Competición que lideró la prueba cayó en la misma curva en la vuelta quinta. Barragán tomó el mando de la prueba y de ahí al final. Tres de tres para el extremeño. La segunda plaza fue para Silva que remontó y la tercera para otra Kawasaki, la de Kyle Smith. Del Amor

recuperó de la 34ª posición hasta la 12 final y conseguía unos puntos que le mantienen con opciones al campeonato. Silva es ahora segundo pero a 29 puntos de Barragán.

El tinerfeño Juan Alonso tuvo una caída a mitad de carrera y acabó el 30.

Texto y fotos: Yiyo Dorta

MotoGP. Silverstone y Assen

La lluvia protagonista en los dos circuitos

El mes de junio ha dejado en nuestras retinas imágenes del Mundial de Moto GP, al menos, poco habituales para el mes en el que arranca el verano. Los dos últimos GGPP disputados en Silverstone y Assen se han disputado bajo unas complicadísimas condiciones meteorológicas donde la lluvia se convirtió en protagonista.

Silverstone

Aunque, mal acostumbrados como estamos, esperábamos un GP de Inglaterra dominado de nuevo por los nuestros fue escaso el botín que los españoles se trajeron de la pérdida Albión. Tan sólo Héctor Faubel logró colarse en el podio de 125GP por detrás de Folger y Zarco. Stefan Bradl consiguió sumar otros 25 puntos en Moto2 con Bradley Smith y Michele Pirro 2º y 3º respectivamente. Espargaró, Márquez, Torres, que sustituía a Simón y Morales fueron algunos de los damnificados por el agua y no pudieron terminar la carrera. En MotoGP Casey Stoner volvió a ganar por delante de Andrea Dovizioso y Colin Edwards tan sólo una semana después de haberse fracturado la clavícula. Jorge Lorenzo primero y Marco Simoncelli después terminaron por los suelos y salieron con un cero de Inglaterra.

Assen 125cc

El 125cc tiene color español. No importa que después de una caída en los entrenamientos Nico Terol tuviese que ser trasladado a Barcelona para ser intervenido quirúrgicamente, tenemos pilotos en España para suplirle en lo más alto del podio y también en los dos cajones restantes. Maverick Viñales, la revelación de la temporada para el gran público mantuvo un intenso mano a mano con Luis Salom y Sergio Gadea hasta que "Mack" puso la directa y la lucha por los cajones sobrantes del podio fue para el joven mallorquín Salom y el compañero de Viñales Sergio Gadea. En Mugello Terol estará de regreso en intentará ampliar la ventaja de 27 puntos que tiene ante Folger.



En Silverstone la climatología hizo que las carreras se celebraran bajo unas condiciones poco deseables.



Stoner venció en Inglaterra y se destaca en cabeza.



Segunda victoria para Maverick Viñales en el mundial.



Podio en Assen: 1º Viñales, 2º Salom y 3º Gadea.



Márquez con su victoria en Assen recorta 25 puntos al líder.

(Viene de la pág. 10)

Moto2

Quien sí que consiguió en Holanda resarcirse de su caída fue Marc Márquez. El bravo campeón de 125cc se enzarzó desde el inicio en una lucha con Sofouglu, Smith y Takahashi y el cuarteto pudo distanciarse holgadamente del resto. Takahashi quedó apeado del podio cuando a cinco vueltas para el final sufrió una

caída aunque unos giros antes Márquez ya había impuesto un fuerte ritmo que le distanciaría definitivamente de sus dos rivales hasta lograr una ventaja de más de 2 segundos al paso bajo la bandera a cuadros. Stefan Bradl también cayó bajo la lluvia de Holanda aunque sigue conservando el liderato con 57 puntos con respecto a Márquez, 2º en la provisional

del campeonato. Julián Simón continúa con su recuperación y en Mugello será de nuevo Jordi Torres, vigente líder del CEV de Moto2, quien le sustituya mientras que Xavi Forés será sustituido por David Salom.

MotoGP

Assen era el lugar para Lorenzo de intentar recuperar el

terreno perdido tras la caída de Silverstone. Tras la salida Lorenzo fue el primero en llegar a la primera curva pero su compañero Spies le robó la plaza, algo que intentó hacer también Simoncelli que en la primera curva a izquierdas del circuito superó en un adelantamiento muy justo al español para acto seguido caer a los pies del mallorquín que no

pudo esquivarle, se fue también al suelo y aunque pudo continuar en carrera sólo pudo remontar, agónicamente eso sí, hasta la 6ª plaza. Por delante Ben Spies consiguió su primera victoria en el Mundial de Moto GP seguido de los chicos de HRC Stoner y Dovizioso.

Texto: Laura y Yiyo Dorta
Fotos: Dorna y Bridgestone, L. y Y. Dorta



Podio de Assen Moto2: 1º Márquez, 2º Sofouglu y 3º Smith.



Podio de Assen MotoGP: 1º Spies, 2º Stoner y 3º Dovizioso



El americano Spies logró una merecida victoria en Assen.

Los del Copi Sport, con el Focus WRC hicieron un rallye impecable XX Rallye de Granadilla

La XX edición del Rallye Villa de Granadilla arrancaba con dos tramos nocturnos. Pasadas las verificaciones tanto técnicas como administrativas tomaban la partida a las 20.00 horas desde el pabellón Los Hinojeros con destino a las asistencias en San Isidro. Allí se llegaba con cierta polémica entre los primeros participantes ya que el tiempo para el enlace, dado por la organización, fue bastante justo, o el tráfico existente demasiado denso, y llegaban tarde al control de entrada del parque de trabajo. Las consiguientes prisas habían ocasionado unos adelantamientos entre los pilotos para no penalizar teniendo la organización que suprimir el control horario para que no comenzara el rallye con sanciones a diestro y siniestro. Esto lejos de apaciguar los ánimos sirvió para mantener una cierta tensión entre unos y otros.

Ciertamente y título muy personal comentar que hay que dejar de lado ciertas rivalidades y más entre deportistas. De todos es conocido que las normas están para cumplirlas pero viendo que los cuatro o cinco pilotos principales del rally tenían que penalizar y por supuesto que el resto lo haría también, pues el tráfico era igual para todos, no era muy difícil suponer que se neutralizaría el control por el bien del espectáculo. La decisión de la dirección de carrera me pareció lo más correcto.

Y empieza la batalla

Con polémica o no había que pasar a la acción. Así fue con el tramo del Chiquerón, un tramo inédito desde 1984, que para los menos entendidos no es otro que el del Paris en sentido descendente que comenzaba con el sol ya escondido y con esa bajada espectacular con un buen montón de público con ganas de ver pasar a los participantes. Negociar la bajada de noche se presumía más que difícil y

- Marcos Lorenzo con su Ford
- Focus WRC fue el más rápido
- marcando un tiempo de 5:15.9

(Sigue en la pág. 11)



Lorenzo/Gómez con el Ford Focus World Rally Car no tuvieron problemas, para ganar de forma brillante el rallye, imponiendo su buen hacer y el de su equipo.



Los del Copi Sport parece que, definitivamente, "se han adaptado al coche".



Santi Concepción hizo un buen rallye pero no inquietó a los de Focus.



Juan Luis mantuvo el tercer puesto sin poder ir más arriba.



Alfonso Viera, seguramente, añora los tiempos del Focus.

(Viene de la pág. 10)

avanzando a Santi Concepción en 9 y a Juan Luis Cruz en 12 segundos (uno que se lió con las luces y el otro que no identifico la meta).

Y ya teníamos a la vista el último tramo del día: Atogo. Bien abarrotado de público vio como Lorenzo ganaba de nuevo el tramo poniendo tierra de por medio entre sus mas inmediatos rivales su tiempo fue de 3:48. Dos segundos a Juan Luis Cruz y cinco a Santi, mientras que Alfonso Viera perdería más de 10 segundos comentando que tenia problemas en su montura.

También es de destacar la actuación de Eduardo Domínguez que se colocaba en la cuarta posición finalizando la jornada por delante incluso de Viera.

Segunda jornada

En cuanto a la segunda jornada ya en la mañana del sábado teníamos dos bucles por delante de tres tramos comenzado en el Frontón Martela pasando por el Chiqueron y terminado en Atogo.

Nada más comenzar la mañana el líder dejaba claro que quería el título para él. Santi comenzaba a poner distancia entre el y Juan Luis que estaba enfrascado con Alfonso en la lucha por el tercer puesto. En cuanto al grupo N no había color hasta el momento ya que la diferencia entre las monturas de Eduardo Domínguez, Mitsubishi Evo X, y Heriberto Godoy Peugeot 206 RC son más que evidentes aunque tanto uno como el otro demostraban su valía tramo a tramo.

En los tramos cuarto y quinto del rally todo seguía igual con la diferencia de la



Quinto puesto para los Afonso con su Clio Super 1600.



Cheché y Yeray, los Brito, con el Saxo Kit Car acabaron en el sexto puesto.



Domínguez/González dominaban el GR N y en el último abandonaron por avería.

perdida de unidades en la cola del pelotón por diferentes averías mecánicas.

Ya con los últimos tres tramos a la vista Lorenzo, que seguía líder destacado, se permitió levantar algo el pie para asegurar la victoria mientras por detrás Santi corría de lo lindo para no ser alcanzado. Juan Luis hacía lo propio para separarse de Alfonso Viera todos ellos bajo el intenso calor del día que no hizo mermar la afluencia de público a los diferentes tramos cronometrados.

Destacar en este bucle, sobre todo en el último tramo del rally, y después de una muy buena carrera, como ya nos tiene acostumbrados, fue el abandono de Eduardo Domínguez y Dailos González que justo al pasar la meta del Chiqueron perdían una rueda por rotura de los espárragos dejando como líder del grupo N a los grancanarios Heriberto Godoy y Yeray Diaz.

Suerte dispar

A la llegada de nuevo a los Hinojeros las caras lo decían todo. Marcos Lorenzo y Néstor Gómez exultantes, como no podía ser de otra manera, ya que era su primera victoria en ésta prueba. Santi Con-

cepción y Víctor del Rosario satisfechos, Juan Luis Cruz y Carlos Arocha contentos con este puesto y cara de pocos amigos para Alfonso Viera y Víctor Pérez que no pudieron llegar a ser los terceros pero en definitiva todos ellos llegaron al final. La carretera dictó su sentencia y dejó a cada cual en su lugar. Destacar el quinto puesto para los Afonso con su Clio Súper 1.600 que, según nos comentaron padre e hijo se habían divertido mucho, y ahí estaba el resultado. También entre los destacados se encontraba otro tándem de padre e hijo como es el equipo formado por Cheché y Yeray Brito con el Saxo KC que terminaban sextos y nos decía Cheche que muy contento sobre todo por terminar ya que en las últimas ediciones no había tenido tanta suerte.

Recordar a todos los equipos que no pudieron terminar esta edición del XX Rally de Granadilla, agradecer al público asistente su buen comportamiento y a la organización por su esfuerzo y la atención demostrada con todos los medios de comunicación. Quedamos ya a la espera de la XXI edición.

Texto: Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



Reyes/Goya hicieron un séptimo puesto con el BMW M3.

amer**A**uto
can**A**rias

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



38ª Subida al Mirador de Güimar

Cruz en barquetas y Monchi en carrozados

Parece que fue ayer cuando estábamos celebrando la 37ª Subida a Güimar y, prácticamente sin pausa, estamos en la 38ª Subida al Mirador de Guimar. La adrenalina comenzaba a fluir sobre todo para los participantes. Los espectadores en sus piedras bien pertrechados de gorras y agua. Puntualmente subía el coche de seguridad y el coche doble cero conducido por un piloto, con muchos años de carreras, nada más y nada menos que Melchor Dávila. Aunque el cero no se quedaba muy atrás y era otro ilustre conductor: Juan Luis Cruz. Esto era solo el aperitivo.

Los pilotos llegaban a meta con toda normalidad excepto un par de hermanos Armando y Fernando Díaz Expósito que entraban en meta juntos los dos y la falta de Enrique Cruz que no tomo la partida en la manga de entrenamientos.

1ª Oficial

Ya en la segunda manga sí que tuvimos que hacer varios parones por salida de pista sin consecuencias y de algún vehículo con avería en el trazado. En esta manga se imponía en carrozados Félix García con un tiempo de 2:44.682 sacando lo mejor de su Alfa. Seguido muy de cerca por Cristo Padilla con el M3 a tan solo unas pocas milésimas. En cuanto al apartado de barquetas Javier Afonso se imponía con un tiempo de 2:33,917 a su otro vehículo pilotado por Enrique Cruz que paraba el crono en 2:35.790.

2ª Oficial

Ya en la segunda oficial y última de la rampa güimarrera las sorpresas fueron la tónica en cuanto a las clasificaciones ya según iban pasado los pilotos se mejoraba su tiempo anterior manteniendo la emoción hasta el final. Así en carrozados el mas rápido y no el ganador fue Nicolás Mesa con su Ford Escort ya que fue penalizado por los comisarios deportivos con un minuto por dar la vuelta en el trazado. Así dejó en bandeja el título de ganador de la modalidad a Félix Ramón García (Monchi), con un tiempo de 2:44,100 y acompañado en el cajón por Cristo Padilla con BMW M3 a 409 milésimas de Monchi. Tercero el siempre luchador Octavio Hernández que con su Honda Civic hizo un tiempo de 2:46.627.



Enrique Cruz aprovechó una invitación para vencer en barquetas.



Felix Ramón, Monchi para los amigos, que lleva mucho tiempo ahí, venció en carrozados.



Enrique Cruz no dejó pasar la ocasión y, como en sus tiempos de practicante de subidas, fue el mejor en Güimar 2011.



2º, Jonathan Morales que quedó a 00:01.216 del primero.



3º Pedro J. Afonso Trujillo a 00:00.927 del segundo.

(Sigue en la pág. 15)

(Viene de la pág. 14)

Barquetas

En cuanto a las barquetas también habría saltos en la clasificación hasta el momento y en esta tercera pasada dejaría conformado el podium con Enrique Cruz a la cabeza con el mejor registro del día que según la célula de meta quedó en 2:29.699. En el segundo peldaño Jonathan Morales que sacó todo lo que lleva dentro para parar el crono en 2:30.915 adelantando a Javi Afonso que terminó con un tiempo de 2:31.842.

Felicitar a los ganadores de la prueba así como no olvidar a aquellos que un por uno u otro motivo no pudieron llegar a la meta final y desearles suerte para próximas ocasiones.

Entrega de trofeos

Ya en la entrega de premios nos comentaba Nicolás Mesa su error y entregaba el trofeo de farolillo rojo a Sabas Román que realmente fue el que ocupaba esa posición, sin la penalización de Nicolás, gesto que provocó una gran ovación del público.

También pasaba con nosotros un rato Cristo Padilla, al que vimos como se le rayaban los ojos a ver a su equipo llorando por éxito conseguido, y nos contaba lo feliz que estaba ya que su montura estaba cada vez mejor y que él también se encontraba muy a gusto a los mandos de su BMW. En cuanto a Felix el comentario fue que había corrido mucho: "Sabía que Nicolás estaba ahí y no es fácil ganarle".

En cuanto a los ganadores de las barquetas nos comentaba Javier Afonso que la indicación a Enrique Cruz: "Corre para ganar sin pensar quien te dejó el vehículo para estar en la prueba". Así lo hizo y agradeció al equipo Pegruitrans las atenciones recibidas. También nos contaba que se había sentido muy bien al volver a sentir la potencia y la velocidad que tiene una montura de estas características. Y para finalizar Jonathan Morales decía que estaba bastante contento con el resultado y que se había encontrado muy cómodo en el trazado que le llevó a conseguir ese segundo puesto.

El Alcalde de Guimar cerraba el acto diciendo que de momento tenemos subida al mirador unos años más. Que así sea y todos lo veamos.

Texto: Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



El Alfa de Monchi es, desde hace mucho tiempo, un clásico en todas las subidas.



Cristo es otro luchador querido por todos y nunca defrauda.



Octavio Hernández Cañamero fue tercero a 00:02.118 del segundo.



Armando, otro que no falla, cultivando siempre a la cantera.



Composición del podio de carrozados: 1º García-Durán, 2º Padilla y 3º Hernández



Composición del podio de barquetas. 1º Cruz, 2º Morales y 3º Afonso.

Entrevista a Charlie Whiting, delegado de la FIA

La FIA tomará medidas desde Silverstone

Restricciones para cambios de mapa de motor

Pregunta: ¿Cuales son los cambios de parámetros prohibidos bajo condiciones de parque cerrado?

Respuesta Charlie Whiting: No se permitirá a los equipos hacer cualquier cambio conectando un ordenador. Pero permiten a los conductores hacer en la Unidad Electrónica de Control ajustes finos desde el volante.

En términos muy generales, algo que puede ser hecho desde el volante ¡Vale! pero algo para lo que tienen que conectar un ordenador, no.

Estamos a punto de publicar una nota para los equipos para darles una lista de cosas que pueden cambiar cuando conecten sus ordenadores pero será una lista muy limitada.

P: ¿Qué pasará si el tiempo condiciona el cambio entre la calificación y la carrera?

RCW: Permitiremos ciertos cambios para ser hechos por condiciones ambientales. Normalmente, sólo permitiremos un cambio por condiciones climáticas si una sesión es en seco y otra en mojado, pero hemos indicado a los equipos que si hay un cambio de la temperatura ambiente de más de 10 C entre la calificación y la carrera, les permitiríamos hacer ajustes para compensar esto. Pero esto es todo.

P: ¿Cuál es el objetivo de poner en práctica este cambio?

RCW: Un equipo no puede tener un mapa en el Unidad Electrónica de Control que está sólo bien para unas cuantas vueltas. Si usted quiere usarlo, tendrá que usarlo para la toda la carrera.

No hay nada para impedir a un equipo que aproveche los gases de escape – teniendo en cuenta que aquellos gases están allí por la razón genuina de la combustión del motor.

P: ¿Afectará esto a todos los equipos por igual, o algunos sufrirán una mayor penalización?

RCW: No nos corresponde a nosotros decir si realmente un equipo será castigado más que el otro. Depende al final cómo trabajaban con su mapa anterior. He visto pruebas de mapas de un número de equipos que son sumamente extremos. Y no es limitado a un equipo.

Seguramente el persistente dominio de los Red Bull ha obligado a la FIA restringir algunos elementos

P: ¿Por qué quiere usted ver esto parado?

RCW: Porque es ilegal.

P: ¿Qué efecto tendrá esto en las vueltas de calificación?

RCW: Es algo que no nos concierne y es imposible para nosotros cuantificarlo. Sin embargo, durante discusiones he oído que los mapas más extremos pueden darle medio segundo por vuelta, pero esto variaría de coche a coche.

Difusores soplados

P: ¿Por qué serán declarados fuera de norma los difusores soplados desde Silverstone en adelante?

RCW: Sabemos que los gases de combustión tienen una influencia sobre el funcionamiento aerodinámico del coche y aceptamos esto. El punto es que un diseño no debería intentar usar los gases de combustión para una razón completamente diferente, la aerodinámica como un efecto primario, más bien como un efecto secundario.

P: ¿Cuáles son las nuevas condiciones de funcionamiento con respecto a la apertura de la mariposa y la chispa?

RCW: Sólo queremos alcanzar una norma específica - lo que pensamos es que el empleo de mapas por motivos aerodinámicos es ilegal. No

queremos influir en los sistemas absolutamente legítimos sobre el coche - el motor que retiene por ejemplo. Estamos de acuerdo con su uso, pero queremos estar seguros no de que no se está abusando.

Decimos que si un conductor levanta el pedal del acelerador - el pedal a cero - entonces las mariposas tienen que estar, como máximo, el 10 por ciento abierto en 12.000rpm o el 20 por ciento abierto en 18.000rpm.

Un fabricante de motor busca un poquito más - por lo que parecen ser motivos genuinos. Tenemos la capacidad de volver sobre este punto particular, mirar los mapas de 2009, cuando los equipos no tenían colocados los escapes que tienen ahora. Si ellos necesitaran que la mariposa cerrada diera del 28 por ciento para alcanzar 0Nm en 18.000rpm, entonces, parecería una petición absolutamente razonable.

Los motores no se han cambiado: son motores homologados e idénticos a los que hemos usado desde 2007 en adelante.

Asimismo vigilaremos el empleo extremo del encendido. Sabremos lo que el equipo solía hacer con respecto a la alimentación de combustible y el encendido. Si vemos un desequilibrio claro sospecharemos que está siendo hecho por motivos diferentes [otro que el momento de entrega de par]. No hemos puesto límites claros, no hemos puesto cifras, o menos 20 ;, por ejemplo, para una demanda determinada de par. Acabamos de decir que los ajustes que se están usando para la alimentación y el encendido deben ser normales para el momento de par exigido. Buscamos algo anormal. Pienso que esto es lo mejor que podemos hacer por el momento.

P: ¿Significa esto que no habrá límites generales a través de todo lo que hace el motor?

RCW: Mucho de ello depende de la configuración del motor. Por ejemplo, tenemos



Charlie Whiting es Director de Carrera de F1.

que ser muy cuidadosos para no perjudicar dosificadores de guillotina contra dosificadores de mariposa, porque ellos tienen un modo claramente diferente de funcionamiento. En la respuesta a la pregunta, si es claro que en 2009 un motor con un dosificador de mariposa estrangula el 15 por ciento sólo necesario, con el pedal cero, pero otro motor que usa dosificador de guillotina necesita el 20 por ciento, nosotros podríamos hacer una distinción. No queremos poner una cifra que afecte a un equipo de un modo diferente al otro.

P: ¿Porqué la prohibición aparece en Silverstone?, ¿Porqué no antes?

RCW: Nuestro argumento es que hay un caso fuerte para sugerirlos, los difusores soplados son ilegales. En última instancia, los comisarios decidirán.

No hemos tenido protestas aún. Pienso que estuvimos cerca de una protesta en Mó-

naco. Aseguré al equipo en cuestión que íbamos a llevar a cabo esto, no íbamos a dejarlo. En aquel supuesto no hemos tenido ninguna protesta aún, siempre advertí a los equipos que esta opción estaba a su disposición.

Pienso que todos hacen lo mismo, en algún grado, entonces tenemos que ser sensibles sobre esto y acercarnos de un modo pragmático para conseguir controlar la situación.

P: Existe la percepción de que este tipo de decisiones son más bien son políticas que técnicas, y dañan la imagen de F1. ¿¿Cuál es su opinión?

RCW: Sigo cuidadosamente algo de lo que se escribe, pero para ser sincero con usted, sé que no son una decisión política. Son realmente una intervención técnica por nuestra parte y me siento absolutamente tranquilo con esto.

P: En los últimos años tanto el Conducto F como el

doble difusor han sido prohibidos, pero no hasta el final de temporada. ¿No sería más sencillo dejar la tecnología actual vigente hasta el final de este año?

RCW: No, porque el doble difusor y el Conducto F eran legales. En aquellos casos durante el curso de la temporada los equipos se reunieron con nosotros y decidimos que no estaban bien para F1 y no eran necesarios, entonces preparamos normas para proscribirlas. Pero cumplieron con las reglas, que fue por lo que se permitieron hasta el final de temporada. Era completamente diferente a la situación que tenemos ahora.

Coches de seguridad y parones en carrera

P: En cuanto al Gran Premio canadiense: las salidas del coche de seguridad, períodos de coche de seguridad en pista y la bandera roja, ¿funcionó todo como usted deseaba?

RCW: Las decisiones que tuvieron que ser tomadas no eran particularmente difíciles.

Cuando llovió tuvimos bastante claro que la carrera debía ser parada.

Pienso que hay dos cosas que hemos aprendido suspendiendo la carrera este año. Uno es tenemos que hablar con los equipos si realmente deberíamos permitir trabajar sobre los coches y si se debería permitir un cambio de neumáticos durante la parada.

También, y yo nunca lo habría pensado, tal vez tenemos que pensar en un tiempo máximo para la carrera. Ahora, como usted sabe, el tiempo por cualquier suspensión se añade a las dos horas (tiempo máximo de carrera), es por eso que corrimos durante cuatro horas y cuatro minutos. Hablaremos de esto con los equipos.

Pienso que los procedimientos funcionaron perfectamente bien. Lamentablemente, bastantes espectadores se marcharon. No sé qué pasó con las emisiones por televisión, que deben haber sido bastante difíciles para empresas de TV, saber cuándo cortar y cuánto tiempo iba a ser. Sería agradable haber sido capaces

de decir durante la suspensión cuanto se alargaría la parada, pero era casi imposible decir, porque aparte de saber cuando la lluvia probablemente paró, había el problema de despejar el agua sobre la pista, que era bastante intensa. Pienso que los tipos que realmente perdieron el tiempo consiguieron ver un buen espectáculo.

P: ¿Cómo decide usted entre una salida normal y una con coche de seguridad?

RCW: Miramos cual es la probabilidad de mala visibilidad. Este es el punto principal. Tenemos que hacer especial atención en cuanto a si la visibilidad es aceptable o no. En Canadá pensamos que no era aceptable. Pienso que las condiciones eran bastante malas y la carrera, bajo esas condiciones, fue sobre el límite de la visibilidad. Mi opinión personal es que fue la decisión acertada.

Podemos volver 25 años atrás y recordar peores condiciones pero pienso que todos esperan que nosotros hagamos las cosas de manera diferente

en estos tiempos. En lo que concierne a la reanudación de la carrera, pienso que hicimos ocho vueltas tras del coche de seguridad. Esto siempre va a ser una opción subjetiva y tenemos que hacer seriamente el análisis pero es mejor equivocarse hacia el lado de la seguridad. Mantengo que comenzar la carrera con el coche de seguridad fue la decisión correcta. No espero que todos estén de acuerdo.

P: ¿Está usted otra vez buscando una regla que pondría a los coches con vuelta perdida al final de la carrera para permitir a los líderes correr limpiamente en el frente?

RCW: Sí, está en el orden del día. Hemos intentado esto antes, como usted sabe, pero el procedimiento entonces un poco fue complicado. Pienso que hay modos más simples de hacerlo y hemos hablado de unos cuantos, pero no hemos sido capaces de estar de acuerdo sobre nada concreto.

Estoy de acuerdo en que en el momento de la reanudación no se quieren coches con vuelta perdida mezclados en la pista.

DRS (Alerón trasero móvil)

P: ¿Que piensa sobre la doble zona de uso de DRS Canadá?. ¿Funcionó esto?, probablemente ¿lo veremos figurar otra vez en las carreras después de Valencia?

RCW: Pienso que esto no funcionó en Canadá. Realmente no lo esperábamos. Esto era más un experimento, ya que la segunda sección era demasiado corta. Una de las cosas que ha surgido de ello es que, si un piloto pasa en el

sector primario él es entonces capaz de usar DRS otra vez en el segundo. Nosotros éramos conscientes de esto, desde luego, pero hemos tenido una charla con los pilotos sobre esto y el sentir general es que no deberíamos permitir usarlo por segunda vez si él ha pasado en el sector primario.

Esto no es una cosa sin importancia para conseguir que ocurra automáticamente, entonces todavía hablamos de ello. Vamos a tratar de usar dos sectores más pero pienso que realmente tenemos que estudiar este punto.

P: ¿Está buscando tener dos zonas de detección en el futuro? ¿Hay problemas técnicos para hacer esto?

RCW: Si tuviéramos dos puntos de detección necesitaríamos dos puntos de notificación y dos puntos de activación. Esto dobla la posibilidad equivocaciones, y hemos tenido unos problemas porque todo esto depende de enlaces y repetidores al lado de la pista. Esto es la única cosa de la que soy un poco cauteloso.

La idea de dos zonas surgidas en discusiones después de Australia, donde el primero consecutivo no era bastante largo. Obviamente en Canadá la primera zona de activación era suficiente y la segunda era realmente un poco corta. Esto no funcionó como se quería. Podría funcionar aquí [en Valencia] porque tenemos dos zonas definidas clasificadas.

Pero sí, en la respuesta a la pregunta, nosotros podríamos hacerlo con dos de cada pero esto dobla la cantidad de trabajo y la posibilidad de equivocaciones...

F1 Org./José de la Riva



Tanto los difusores sopladados como otros elementos y reglajes utilizados en la actualidad están en cuestión.

Service

SERVICIO

Inauto

Distribuidor exclusivo en Tenerife

Inauto

LANCIA

FIAT

FIAT PROFESSIONAL

ALFA ROMEO

ABARTH

FERRARI

Internacional de Automóviles S.A.

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

F1. Valencia. Gran Premio de Europa

Otra vez Vettel. Alonso segundo

Noticias de la FIA

Charlie Whiting explicó los pormenores de la reunión de la Fia según la cual se prohíben el cambio de mapa motor para la carrera, es decir, se tendrán que usar los mismos parámetros en carrera que en entrenamientos los difusores sopladados "porque son ilegales". Si se descuidan un poco termina la temporada y no reaccionan. Si eran ilegales, ¿por qué no resolvieron antes?. Parece inadmisibles que haya equipos que se hayan aprovechado impunemente, prácticamente a lo largo de una temporada de un dispositivo ilegal...

Y el circo llega sin tregua a Valencia.

Los entrenamientos fueron una continuación, ya casi monótona, de la temporada. Los Red Bull en las dos primeras posiciones, tercero Hamilton (que promete hacer la mejor salida del año) y a continuación los de Ferrari, Alonso y Massa.

De salida Alonso se ve adelantado por Massa pero, sobre la marcha le devuelve la jugada y se pone segundo adelantando a Webber y a Massa tras una mala salida del McLaren de Hamilton.

La carrera sería un "más de lo mismo". Vettel primero, intocable y Fernando, poniendo mucho de lo que le falta a Ferrari para ganar, llegando desde el cuarto en la salida a la segunda plaza y aguantando hasta el final como un campeón.

Carrerón de Alguersuari que, saliendo desde el puesto 18 remontó hasta ser octavo. A destacar el hundimiento en la carrera de un poco inspirado Schumacher que acabó en el puesto 17 y había salido 8°. Su compañero Rosberg salió y acabó 7°.

Los de Hispania consiguieron acabar y como curiosidad resaltar que no hubo ningún abandono acabando los 24 coches que iniciaron la carrera.

A partir del próximo gran premio, Silverstone, la FIA activará un paquete de nuevas medidas para que no se hun-



Fernando escoltado por los Red Bull consiguió subir a un podio con más ganas que posibilidades. La segunda plaza se la peleó desde el principio y fue justa recompensa.

Gran Premio de Europa de F1 2011

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	1	Sebastian Vettel	RBR-Renault	57	1:39:36.169	1	25
2º	5	Fernando Alonso	Ferrari	57	+10.8 segs	4	18
3º	2	Mark Webber	RBR-Renault	57	+27.2 segs	2	15
4º	3	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	57	+46.1 segs	3	12
5º	6	Felipe Massa	Ferrari	57	+51.7 segs	5	10
6º	4	Jenson Button	McLaren-Mercedes	57	+60.0 segs	6	8
7º	8	Nico Rosberg	Mercedes	57	+98.0 segs	7	6
8º	19	Jaime Alguersuari	STR-Ferrari	56	+1 Vta	18	4
9º	14	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	56	+1 Vta	10	2
10º	9	Nick Heidfeld	Renault	56	+1 Vta	9	1
11º	17	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	56	+1 Vta	16	
12º	11	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	56	+1 Vta	13	
13º	18	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	56	+1 Vta	17	
14º	15	Paul di Resta	Force India-Mercedes	56	+1 Vta	12	
15º	10	Vitaly Petrov	Renault	56	+1 Vta	11	
16º	16	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	56	+1 Vta	14	
17º	7	Michael Schumacher	Mercedes	56	+1 Vta	8	
18º	12	Pastor Maldonado	Williams-Cosworth	56	+1 Vta	15	
19º	20	Heikki Kovalainen	Lotus-Renault	55	+2 Vtas	19	
20º	21	Jarno Trulli	Lotus-Renault	55	+2 Vtas	20	
21º	24	Timo Glock	Virgin-Cosworth	55	+2 Vtas	21	
22º	25	Jerome d'Ambrosio	Virgin-Cosworth	55	+2 Vtas	23	
23º	23	Vitantonio Liuzzi	HRT-Cosworth	54	+3 Vtas	22	
24º	22	Narain Karthikeyan	HRT-Cosworth	54	+3 Vtas	24	



Vettel ha capeado con éxito a los demás adversarios.

da el espectáculo. Controlarán el soplado de los escapes y se tendrá que utilizar el mismo mapa de motores para los entrenamientos que para la carrera, como decíamos al principio. Esto puede mejorar el espectáculo y acabar con la aplastante supremacía de los Red Bull en

esta temporada. Esperemos que las medida equiparen las posibilidades y, al menos lo que queda de temporada suba el interés y el espectáculo

No cabe duda que la organización del Gran Premio de Europa ha conseguido otro año más un gran éxito.

El problema se vislumbra cuando en España, debido a las restricciones económicas, haya solamente un Gran premio. La FIA tendrá que elegir entre el urbano de Valencia o, seguramente, Montmeló. Una decisión complicada. Por una parte Valencia ha hecho su-

ficientes méritos para seguir organizando el evento pero, por otra parte, Montmeló es Montmeló. Un permanente con sus ventajas de entrada para este tipo de espectáculo.

Próxima cita Silverstone.

(Viene de la pág. 18)

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2011

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	186
2º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	109
3º	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	109
4º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	97
5º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	87
6º	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	42
7º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	32
8º	Vitaly Petrov	Ruso	Renault	31
9º	Nick Heidfeld	Alemán	Renault	30
10º	Michael Schumacher	Alemán	Mercedes	26
11º	Kamui Kobayashi	Japonés	Sauber-Ferrari	25
12º	Adrian Sutil	Alemán	Force India-Mercedes	10
13º	Jaime Alguersuari	Español	STR-Ferrari	8
14º	Sebastien Buemi	Suizo	STR-Ferrari	8
15º	Rubens Barrichello	Brasileño	Williams-Cosworth	4
16º	Sergio Perez	Mejicano	Sauber-Ferrari	2
17º	Paul di Resta	Británico	Force India-Mercedes	2



Hamilton hizo una mala salida y no fue la carrera de su vida. Acabó cuarto.



Nico Rosberg empezó y acabó en séptima posición.



Espectacular Jaime que remontó diez puestos en carrera.



Los dos Hispania terminaron en Valencia.



Vettel y su Red Bull están siendo imparables. En Valencia Alonso se mantuvo a la expectativa y, tras un espectacular inicio de carrera, acabó segundo.

Seguramente la mejor de todos los tiempos

Nueva Volkswagen Caddy

La Volkswagen Caddy, que llegó a Canarias hace ya unos meses, presenta un equipamiento completamente renovado, un nuevo diseño que sigue el ADN de Volkswagen y unos costes de mantenimiento aún más bajos, que la convierten en uno de los vehículos más innovadores del mundo.

Diseño: ADN VW

Ofrece un diseño completamente reformado y más moderno, dónde se refleja perfectamente el nuevo ADN de diseño Volkswagen. Entre las mejoras en el diseño, llama la atención la estructura especialmente clara y horizontal del frontal y parte trasera.

En la parte frontal, la parrilla forma una unidad con la parte inferior del parachoques, integrando el distintivo Volkswagen, que ha sido también rediseñado. Otra de las diferencias en la zona frontal es la falta de antena, que ahora se monta en los retrovisores para protegerla de daños externos.

La flexibilidad interior es uno de los puntos fuertes en la nueva Caddy, que puede montar una tercera fila de asientos en todas sus versiones (de serie en los modelos Maxi Trendline y Comfortline).

Interior: variabilidad mejorada

El interior de la nueva Caddy viene también completamente perfeccionado. Destacan el volante de tres radios deportivos que sigue el estilo de la Transporter y el nuevo diseño ofrecido en los elementos de mando de los climatizadores manual y automático.

La nueva Caddy, mide 1,822 metros de alto, 4,406 metros de largo y su anchura (sin retrovisores) es de 1,794 metros. La versión 4MOTION de tracción en las cuatro ruedas mide 1,850 metros, mientras que la Caddy Maxi es la que presenta las mayores dimensiones: una longitud total de 4,876 metros y una altura de 1,831.

Equipamiento:

El programa de equipamiento también se ha optimizado en la nueva Caddy. Esto hace referencia por un lado a la mejora del equipamiento de serie, así como a los nuevos materiales interiores, volantes y otros detalles de equipamiento y, por otro lado, a la reconfiguración de las líneas de equipamiento.

Volkswagen Comerciales ha adaptado más que nunca la nueva Caddy a los diferentes usuarios y a sus entornos de vida y trabajo. Por lo general, siguen existiendo dos cate-

gorías básicas de la Caddy: los vehículos de reparto (Furgón y Combi) como vehículos comerciales clásicos y los monovolúmenes compactos (Trendline, Trendline Plus y Comfortline) diseñados para el uso privado y comercial.

Naturalmente, vuelve a estar disponible en la confortable versión Maxi, que gracias a su mayor distancia entre ejes, ofrece una excelente habitabilidad y una mayor capacidad de carga.

En el ámbito de los vehículos destinados a un uso

más profesional, la Caddy se ofrece de nuevo como furgón (dos plazas) y Combi (cinco plazas). Ambos modelos están equipados de serie con una puerta corrediza en el lado derecho, programa electrónico de estabilización ESP con ABS/ASR, EDS y MSR, y cierre centralizado.

Motores:

Volkswagen Comerciales ofrece en Canarias seis motores, dos de gasolina y cuatro diesel. Cuatro de estos motores se rigen por el principio downsizing, donde la cilindrada se reduce a propósito y se compensa con la sobrealimentación e inyección directa, obteniendo una reducción del consumo de hasta un 21%.

El programa de los motores de gasolina ofrece dos nuevos TSI. Ambos motores se caracterizan por una sobrealimentación por turbo e inyección directa, que con 1.2 litros de cilindrada desarrollan 86 CV y 105 CV respectivamente.

Los motores diesel ofrecen potencias de 75 CV, 102 CV,

110 CV y 140 CV. Todos estos motores de 4 válvulas trabajan con una inyección Common-Rail especialmente silenciosa y eficiente que sustituye el sistema inyector-bomba de los modelos precedentes.

De forma opcional se puede adquirir el TDI 102 CV con un cambio automático DSG de 7 velocidades, mientras que el más potente de 140 CV se ofrece con un cambio automático DSG de 6 velocidades. De esta manera la nueva Caddy se convierte en el primer vehículo de su segmento que ofrece, de manera opcional, el cambio automático DSG.

El modelo más ahorrador en la nueva Caddy es el 1.6 TDI 102 CV con un consumo medio de 5,6 litros cada 100 kilómetros, lo que equivale a una emisión de CO₂ de tan sólo 147 g/km.

Precio

El precio de la nueva Caddy que ofrece Volkswagen Comerciales en Canarias es de 11.790 €.

Redacción



El interior de la nueva Caddy viene también completamente perfeccionado



El modelo más ahorrador en la nueva Caddy es el 1.6 TDI 102 CV con un consumo medio de 5,6 litros cada 100 kilómetros..

La vida es un viaje en el que existen algunas rectas, lo demás son subidas y bajadas.

RAV4. Simplemente se adapta a tu vida.



**RAV4 4x2 Diesel Day
2.2 D-4D 150 c.v.**

por 25.900 €

Equipamiento de serie:

Faros antinieblas

Climatizador

Sensor de lluvia

Sensor de luz

Elevalunas eléctricos

ABS, EBD, VSC y HAC

Radio CD con cargador de CD, Mp3 y 6 altavoces

Bluetooth y mandos de audio en el volante

Asientos traseros abatibles 60:40

Airbags delanteros de conductor y pasajero, laterales, de cortina y de rodilla

Llanta de aluminio de 17"

**Solicita una prueba en tu concesionario
y compruébalo.**

