

18º Rallye Granadilla Vencedores Viera/Pérez

Págs. 16 y 17



Los del Copi Sport, con una magnífica actuación, no dieron opción a sus rivales.



Págs. 18 y 19

F1

Silverstone Los RBR con autoridad

Otra carrera en la que Fernando Alonso tuvo que sufrir y mucho

PRUEBA: Mercedes Benz E, pág. 22 y 23; Peugeot 3008 pág. 20 y 21

Novedades: Volkswagen Golf GTI pág. 3; VW Jetta, pág. 4; Skoda Octavia, pág. 5



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

Las cosas de los mayores en los juegos de los niños

La polémica casi nunca favorece al deporte

La verdad es que no me gusta mucho escribir de polémicas o temas que vayan en contra del deporte del motociclismo pero, esta vez, no quiero dejar pasar hechos que han ocurrido recientemente en el motocros.

Es de todos conocida la rivalidad que siempre hay entre pilotos pero, más aún, entre "familias" por darle algún nombre. Por cierto, lo peor de lo que voy a decir es que los acontecimientos ocurren dentro de la especialidad del MX, que siempre presumimos que es la más unida de todas. Son muchos los padres que siempre están ahí para apoyar a sus hijos y darles el mejor material o las mejores condiciones para que ganen, y digo ganen.

Aunque debería ser para que participen y se diviertan. O para que practiquen el deporte que les gusta.

No debemos luchar por lo malo...

En toda competición deportiva hay un ganador y el resto de componentes. Sólo gana uno. Pero no por ello el resto desmerecen o son peores. Lo importante es divertirse y disfrutar con las dos ruedas. Ahora resulta que por los rumores constantes y los enfrentamientos entre dos padres, porque los niños no creo que estén en esta guerra, se ha decidido por

parte del jurado de la prueba del regional de MX en Fuerteventura, abrir los motores de los tres primeros clasificados de 85cc. Tengo mi opinión al respecto, y sobre todo por las formas en que lo han hecho, pero me lo reservo para que no me digan que soy partidista. Lo que tengo que decir es que si en esta categoría ya estamos con estos problemas, cuando lleguen a MX1, "Dios nos coja confesados".

Son niños que tienen entre 10 y 14 años, que no entienden de cilindros, de cubicaje, de potencia o de par motor, ellos quieren correr y punto. Pero resulta que los padres no lo ven así y por comentarios y habladurías entran en la guerra absurda de las montu-

ras. Increíble pero cierto. Y el resultado es una actuación un tanto sospechosa y sobre todo sin cumplimiento exacto de las normas que da como resultado la exclusión de un niño de la prueba y la consiguiente reclamación.

Pase lo que pase a partir de ahora, se mantenga la exclusión o se gane el recurso, el precedente no es bueno. Nada bueno. La situación que atravesamos en el mundo no es la mejor. Los pilotos son pocos y las posibilidades de tener una parrilla decente se reduce cada fin de semana. Y resulta que los padres más pudientes, sí, lo digo con letras y firmado, los que más ponen en las motos de sus niños son los que inician la polémica. Porque

el resto de la parrilla no tiene problema en que sus hijos hagan 1.59 en San Miguel o dos segundos más. No señores. No podemos o creo que no debemos luchar por lo malo. Tenemos que gastar las fuerzas, el tiempo y el dinero en progresar y apoyar este deporte y no en destruirlo con cosas como estas.

En manos de ustedes está que todo vuelva a la normalidad y esas rivalidades "tontas" se las dejen a los niños en la pista, aprendiendo y progresando como persona y como deportista.

Ánimo al resto de familias que cada fin de semana luchan y disfrutan por el motociclismo. #32

Yiyo Dorta

Los aficionados somos unos privilegiados

Junio, mes genial

El mes de Junio, para los amantes del deporte del motor en Tenerife, creo que puede ser de los más completos que hayamos vivido en los últimos años.

Hemos tenido la oportunidad de vivir prácticamente cada fin de semana una prueba automovilística y por tanto tener cubierta nuestra ración personal de "droga", es decir nuestra dosis de gasolina y de aroma racing que nos embriaga a muchos. Comenzó con una nueva edición de la "Subida a Guimar" que disfrute en compañía de mi hijo y de mi amigo Pepe de la Riva. Y aunque tal como se encuentra la situación del sector, la lista de inscritos no era desmesurada, el esfuerzo de organización y la entrega de los pilotos fue máxima. Dos semanas después una nueva edición del Rally de

Granadilla, con 90 inscritos y un tramo nocturno que debería ser exigible a todas las organizaciones. Ceremonia de salida el viernes y, como mínimo, 1 tramo de competición. Encontrarte con gente que no tenías oportunidad de ver habitualmente, pues simplemente no siguen el mundo de la competición actual y van a ver 1 tramo por el hecho de disfrutarlo de noche, poder compartir horas de conversación, aprender de los demás ó simplemente disfrutar de una noche diferente, es majestuoso. Compartí este tramo con mi hijo, que comienza a apasionarse por el motor. Debe ser la edad ó como dice el slogan de BMW "simplemente siente el placer de conducir" y con tres compañeros que de lo que estábamos viendo sabían una "Hartada".

Entre dos de ellos tenían 20 coches y es de suponer que no solo los empleaban para salir de compras.

En el terreno deportivo, felicitar a Alfonso Viera, a Víctor Pérez un fortísimo abrazo, sabe lo que lo aprecio y a todo el equipo Ford y BP Ultimate por las prestaciones conseguidas por todos. Enrique impresionante en los tiempos pero da la sensación que lo hace con margen, aunque dudo que al Fiesta le quede algo más y Alfonso con una conducción eficaz y milimétrica. Creo que en el lugar en el que estábamos en Atogo calcó el trazado en las dos pasadas. No tuve la oportunidad de verlo en Arico pero bajar el record en este tramo me parecía imposible.

Por si esto era poco, llegan il Dottore y Lorenzo y nos regalan el espectáculo de

Montmelo, con dos últimas vueltas de ensueño. Ya llego el estilo Superbike a Moto GP.

Un mes en el que hemos disfrutado de muchas pruebas interesantes

Por si era poco, Rossi, su compañero Lorenzo y el australiano de la moto roja italiana, por más señas Stoner, nos deleitan con otro carrerón en "la catedral". Impresionante la actuación de Valentino que, además, pudo celebrar su victoria número 100. Inteligentísima carrera la de Lorenzo que parece haber aprendido que es mejor un segundo puesto que luchar por el primero y correr el riesgo de salir sin puntos.

Y como para terminar de recordarnos que aquí se vive automovilismo deportivo hace mas de 42 años, nos regala Carlos Cruz, ese apasionado de los clásicos deportivos, un domingo distinto, circuito clásico deportivo en el Polígono San Jerónimo. Allí nos fuimos sabiendo de antemano que no iba a ser un paseo tal como lo anunciaban. O alguien en sus cabales, con una zona de asfalto cerrada a la circulación, con todas las medidas de seguridad al día y un público perfectamente acotado, ¿no baja el pie del acelerador de su clásico hasta hacer tope con la chapa?

Gracias muchachos, como decía la propaganda de nuestra cerveza CCC, ¡que suerte vivir en Canarias!

Un saludo

José Gregorio Rguez. del Rosario

¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

Si nos haces llegar tu opinión, lo que te gusta, lo que no te gusta, lo que echas en falta, lo que crees que deberíamos tratar, aparte de nuestro agradecimiento, conseguiremos hacer tu informativo mensual más acorde con la idea de los lectores. Escríbenos a: redaccion@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

José A. Fernández, Beatriz de la Riva

Fotomecánica e impresión: Recoprint Güimar S.L.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

El lamentable estado de la circulación Carreteras a examen

Reconocen este texto, "Por su seguridad, Control de velocidad", bien pues es el texto que figura en una de esas tantas señales de circulación de la DGT, habitualmente en nuestras autovías, que nos informa y advierte de que debemos respetar y no superar la velocidad indicada en esa vía en todo momento, ya que complementariamente existen un dispositivo de radar fijo o móvil, que nos sancionara si excedemos del límite de velocidad establecido.

Señalización muy deficiente

Si bien aprovechando esta particularidad, creo que del mismo modo, con la tecnología de estos tiempos, también deberían existir más y mejores señales de tráfico de indicación específica o circunstanciales, sean verticales, boyas, balizamientos, paneles visuales, etc., para identificar al conductor, todo aquello que

está ocurriendo en la vía. Y con ello me refiero a las numerosas incidencias de nuestras carreteras, bien por restricciones de circulación, por desviaciones del tráfico, por retenciones, puntos negros (está bien indicarlo pero lo mejor es arreglarlos), por obras en general, por trabajos de mantenimiento y señalización, etc.

Obras "¿eternas?"

Sin querer entrar en la polémica de la gestión de este tipo de obras, el impacto medioambiental, el tiempo de ejecución, los medios empleados (contratas, subcontratas y demás) y los recursos invertidos... que nos daría para escribir una novela o una trilogía de película.



El pintado de los carriles parece de una pista de "cochitos locos"

Vías penosas

Lo cierto es que es penoso circular por muchas de nuestras carreteras que están sin iluminar o mal iluminadas, con un estado del asfalto hasta denunciado, que sumado a la falta de señalización lógica y correcta, deja a nuestros turistas perdidos en la "isla", y llegado hasta al punto que el pintado de los carriles parece una pista de cochitos locos y no hablemos de las protecciones laterales o guarda-raíles, que son trampas mortales para los motoristas y gran parte de los vehículos automóviles.

Clara "dejación"

De acuerdo que es necesario dotar a nuestras islas de mejores infraestructuras, para el tráfico y el transporte por carretera. Pero es evidente que también necesitamos planificar adecuadamente todas las obras de nueva construcción y de conservación, así como de la propia ejecución relativa a estas obras, pero de manera, que con arreglo a estas circunstancias comentadas, se dispongan de los medios y las herramientas que garanticen la visibilidad y la correcta señalización de nuestras carreteras, de día y de noche, y también con las mejores condiciones de seguridad para la conducción.

Es nuestro derecho recordar y dar nuestro toque de atención a quien corresponda porque ni los conductores ni los administrados nos merecemos tanta desidia.

¡¡Buen viaje!!

José A. Fernández

Presentada en canarias la sexta generación de un vehículo mítico Nuevo Volkswagen Golf GTI

En el Circuito de Maspalomas, ante todos los medios informativos citados para la ocasión, Volkswagen Canarias presentó una nueva generación Golf GTI más deportiva, potente e impactante que nunca. Un GTI con un novedoso turbomotor de 210 CV que alcanza una velocidad máxima de 240 km/h y consume

tan solo 7,3 litros de gasolina; un GTI redefinido por el nuevo diferencial electrónico de deslizamiento limitado de su chasis (XDS).

Los parachoques, la parrilla y el interior de los faros tienen un diseño completamente nuevo. El exterior de la parrilla lacado en negro brillante recupera el diseño del panel de

abeja, remarcada por un ribete rojo. A la izquierda del logotipo Volkswagen se encuentra situado el emblema GTI (hasta la tercera generación había sido emplazado a la derecha).

La característica predominante en la silueta del nuevo GTI es una línea que se extiende desde los faros delanteros hasta los faros traseros. Sobre esta línea, modelada a forma de hombro musculoso, descansa el techo. Estas proporciones le confieren al Golf GTI una apariencia muy vigorosa. La parte trasera del nuevo Golf GTI es inconfundible como ninguna otra en el mundo. También aquí ha sido rediseñado completamente el ancho parachoques. El alerón del borde del techo

ha sido rediseñado completamente y perfecciona el comportamiento de marcha a altas velocidades en cooperación con el difusor.

Equipamiento deportivo y exclusivo

El GTI es el modelo deportivo y único de la sexta generación Golf, por lo que su equipamiento de serie es también muy exclusivo. Ningún otro modelo de la gama Golf dispone de algunas de las características individuales que ofrece el nuevo Golf GTI. Destacan los asientos deportivos GTI tapizados con tela Karo "Jacky", la empuñadura del freno de mano de cuero con elementos decorativos en óptica de aluminio, las aplicaciones en negro y volante deportivo con emblema GTI.

Más potencia para el GTI

El nuevo GTI posee un nuevo motor aún más potente:

con sus 210 CV, adelanta con holgura a sus antecesores. El gran TSI del nuevo GTI ofrece una cilindrada de 1.984 cm³ y un consumo medio de tan solo 7,3 litros cada 100 kilómetros (0.7 litros/100 km. Menos con respecto al anterior). Ofrece una autonomía aproximada de 750 kilómetros con un depósito lleno. El nuevo motor presume también de ser aún más limpio que los modelos anteriores ofreciendo una tasa de emisiones de CO₂ de tan solo 170 g/km.

El GTI está disponible con una motorización con sistema de cambio manual o DSG:

- 2.0 TSI – 210 CV
- 2.0 TSI – 210 CV DSG

Más seguro y deportivo con diferencial electrónico de deslizamiento limitado XDS.

Precio

El nuevo GTI está disponible en la Red Volkswagen Canarias desde 25.600 euros.



Con la sexta generación el GTI sigue siendo, sin duda, líder de su categoría.

Con un amplio equipamiento y un precio excepcional

Nuevo Volkswagen Jetta Pacific

Volkswagen Canarias lanza una nueva versión del Jetta, el Pacific, con un amplio equipamiento y un precio especial. Además, se comercializa en las Islas con el revolucionario motor 1.4 TSI 122 CV, que ha sido elegido recientemente como Motor Internacional del Año 2009.

El Jetta es un modelo de éxito en la gama Volkswagen. Su historia comenzó hace 28 años, primero bajo la denominación Jetta y, posteriormente, con las denominaciones Bora y Vento, hasta que en el año 2006 Volkswagen recuperó el nombre original Jetta.

Con 18 centímetros más de longitud y un maletero que aumenta en 72 litros con respecto a su predecesor, el Jetta ofrece más espacio que nunca siendo al mismo tiempo una berlina compacta, deportiva y elegante.

Incluye un amplio equipamiento a un precio muy atractivo y con la motorización más galardonada de Volkswagen a nivel internacional: el 1.4 TSI 122 CV, que ha sido elegido recientemente como Motor Internacional 2009, Mejor Motor ecológico de 2009 y Mejor Motor del Año en la categoría de los motores entre 1.0 y 1.4 litros. En el equipamiento de serie destacan los pilotos traseros con tecnología LED, retrovisores exteriores térmicos y con ajuste eléctrico por separado, Radio CD con 4 altavoces y lector de MP3, aire acondicionado Climatic, 6 airbags y ABS, EDS y ASR.

El Jetta ha introducido nuevos criterios en su clase, incluso también en lo que al diseño se refiere. Su elegante silueta, su destacado frontal así como su deportiva parrilla del radiador, hacen de él un verdadero centro de atención.

El nuevo Jetta se suma a las versiones ya existentes en este modelo: Edition y Sportline.

Ya está disponible en la Red de Concesionarios Volkswagen de Canarias.

El precio excepcional: desde sólo 15.990 € (Plan 2000E e impuestos incluidos).

Redacción



Se comercializa con el revolucionario motor TSI de 122CV elegido recientemente Motor Internacional del Año 2009

Galardonado como el Mejor Motor del Año 2009

El 1.4 TSI de Volkswagen

El innovador motor TSI de Volkswagen continúa recibiendo premios a nivel mundial. Ahora, la versión 1.4 del TSI ha sido galardonada como el Motor Internacional del Año 2009. Además de este prestigioso Premio a la tecnología de Volkswagen aplicada al automóvil, el 1.4 TSI de Volkswagen ha sido también elegido como Mejor Motor ecológico de 2009 y Mejor Motor del Año en la categoría de los motores entre 1.0 y 1.4 litros.

Este galardón reconoce, una vez más, la eficiencia de la tecnología TSI del fabricante alemán y sus excelentes cifras de consumos y emisiones del CO₂, que lo sitúan como el motor de gasolina más eficiente del mundo. Actualmente, Volkswagen Canarias ofrece el motor 1.4 TSI en una gran variedad de modelos de su gama, desde el Golf hasta el Passat, con potencias de 122, 140, 150 y 160 CV.

Tras ser galardonado en 2006 con el premio al "Mejor nuevo motor del año", el pasado año el innovador TSI fue también doblemente galardonado como "Motor Internacional del Año 2008" en las motorizaciones de 140 y 170 CV. Ahora, el 1.4 TSI recibe tres premios más que demuestran la eficiencia e innovación

de los motores desarrollados por Volkswagen.

Los motores con tecnología TSI que ya están disponibles en la gama Volkswagen están perfectamente equipados y preparados para el futuro. La tecnología TSI cuenta con un doble sistema de carga FSI, llamado Twincharger,

que representa un paso más en el desarrollo de la tecnología FSI creada por Volkswagen. Su objetivo es combinar la diversión en la conducción con un mayor nivel de efectividad. El resultado es máxima potencia, mínimo consumo y una importante reducción de las emisiones de CO₂.

es también un reflejo de que es posible conducir un vehículo con un motor dinámico y divertido, al mismo tiempo que ecológico. El jurado del Premio al Motor Internacional del Año está formado por 65 periodistas especializados en motor, de 32 países.

Volkswagen continúa trabajando en el desarrollo de la tecnología TSI más eficiente. Un ejemplo de ello es el nuevo motor 1.2 TSI, que combina un consumo y unas cifras de emisiones de CO₂ reducidas con una gran potencia y dinamismo. Volkswagen Canarias ofrece un motor TSI en la mayoría de los modelos de su gama, desde el nuevo Polo hasta el Passat CC. En las Islas, están disponibles las motorizaciones 1.2 TSI 105 CV, 1.4 TSI 122/140/150 y 160 CV y el 1.8 TSI 160 CV.

Redacción



El motor TSI premiado por lo que supone un avance de la técnica y respeto al medio ambiente.

Fue presentado por Skoda Canarias

El nuevo Skoda Octavia

En la Exposición Škoda del Concesionario Domingo Alonso en Las Palmas de Gran Canaria tuvo lugar la presentación del nuevo Octavia.

Entre los responsables presentes de la marca: Alberto Medina, Gerente Škoda Canarias, y Pedro Jonás Pérez, Product Manager Škoda Canarias

El Octavia es líder de ventas y representa los valores de la marca

Decisión de compra

El Škoda Octavia es la decisión acertada al comprar un vehículo nuevo. Tomar la decisión correcta significa pensar en sus nuevos motores gasolina TSI o diésel TDI, expertos en combinar altas prestaciones con un mínimo consumo. Significa pensar también en su elegante y confortable diseño

con acabados de gran calidad, en su alto nivel de equipamiento y en la más avanzada tecnología.

Diseño exterior

Este modelo cuenta ya con más de 50 años de historia y, durante este tiempo, se ha convertido en una berlina de referencia en su segmento y en el modelo más exitoso de la gama Škoda.

Škoda ha introducido una parrilla central más llamativa, con 19 tiras verticales y está enmarcada por un diseño cromado. Los parachoques delanteros modificados ofrecen una imagen más dinámica y elegante, y marcan todo el frontal del coche.

Los nuevos faros son significativamente más grandes y más dominantes. Ahora llegan a los laterales del vehículo aportando al frontal del elegante Octavia una apariencia aún más impresionante y dinámica. Los faros de Xenón adaptativos pueden ser pedidos como opcional.

Diseño interior

En el interior, las principales novedades del nuevo Octavia son los cambios en el volante, unos asientos mejorados, un nuevo diseño de climatizador y del equipo de audio y un cuadro de instrumentos novedoso. Todo ello, siguiendo el nuevo diseño de la marca y cuidando los detalles.

Las nuevas características y diseño del interior enfatizan más la sensación de confort y seguridad. El Octavia ofrece ahora una generación completamente nueva de volantes de tres y cuatro radios, sistemas de radio y navegación, disponible en toda la gama del modelo.

El panel de instrumentos es un gran ejemplo del progreso, diseño elegante y buenos acabados con superficies suaves. La iluminación blanca de LED proporciona un contraste elegante con el panel de instrumentos negro, mientras que el tradicional verde que ilumina el resto de componentes electrónicos.

Equipamiento

El nuevo Octavia está disponible en Canarias en 4 versiones de equipamiento: Classic, Ambiente, Elegance y Lauren and Klement.

Entre el equipamiento de serie común a estas 4 versiones, destacan las molduras protectoras laterales en el mismo color de la carrocería, lunas tintadas, tercer reposacabezas trasero y elevallas eléctricas delanteras.

Los pasajeros que se encuentren tanto en los asientos delanteros como en los traseros, ahora podrán disfrutar aún más del viaje gracias al amplio espacio interior, así como a los nuevos sistemas de audio, incluyendo la más alta calidad del sistema multimedia Columbus con una pantalla táctil en color.

Gracias a la interfaz de MDI (Dispositivo de conexiones audio), equipos como el iPod y los discos USB pueden ser controlados directamente desde la radio del coche o el volante multifunción.

El espacio para el equipaje en el nuevo Octavia es una de sus mayores ventajas. Su volumen es de 560 litros para carga y equipaje. Una vez que los asientos traseros se pliegan hacia abajo, el espacio se amplía a una capacidad notable de 1.420 litros.

Motorizaciones

Con el nuevo Octavia, Škoda Canarias incorpora una nueva motorización aún más eficiente: el nuevo 1.4 TSI de 122 CV, disponible con sistema de cambio manual o automático DSG de 7 velocidades. El revolucionario motor TSI es la principal muestra de los avances tecnológicos de la marca y hace que los vehículos tengan mayor potencia, menor consumo y unas excelentes prestaciones. Con el nuevo motor gasolina 1.4 TSI, el Octavia alcanza una velocidad máxima de 203 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos. El consumo combinado es sólo 6,6 litros por 100 km, que corresponde a 148 g/km de emisión de CO₂.

Motores

El nuevo Octavia está disponible con 3 motores gasolina y 3 diesel, y una variedad de cajas manuales y automáticas. Estos motores cubren un amplio abanico de potencias, satisfaciendo las necesidades de cada cliente. La gama de motorizaciones que incorpora el Octavia son:

- 1.4 TSI - 122 CV
- 1.8 TSI - 160 CV
- 2.0 TFSI - 200 CV
- 1.9 TDI - 105 CV
- 2.0 TDI - 140 CV
- 2.0 TDI Common Rail - 170 CV

Precio

El nuevo modelo está disponible en Canarias desde 18.324 €.

Gracias a sus bajas cifras de emisiones de CO₂, el nuevo Octavia se puede acoger al Plan 2000E, quedando su precio de salida en 16.196 €.



Su buen comportamiento, la utilización de la plataforma Golf y una excelente relación calidad/precio han convertido esta berlina en un éxito de ventas.

Otorgado al nuevo Ibiza en sus versiones de 5 puertas y SC

Seat recibe en Alemania el Red Dot Award

• **Luc Donckerwolke, Director de Diseño de SEAT, recoge ambos galardones**

• **El Ibiza 5 puertas, premio "Best of the Best" por su alta calidad de diseño**

• **La versión SC obtiene el galardón "Red Dot" gracias a su destacada calidad**

El SEAT Ibiza recibió ayer en la ciudad alemana de Essen el prestigioso "Red Dot Award" en la categoría de Diseño de Producto 2009, un galardón que premia la calidad, la precisión y el innovador diseño de las dos versiones del modelo español, 5 puertas y SC. De esta forma, la versión de 5 puertas del Ibiza recibió la máxima distinción, el premio "Best of the Best", por su alta calidad de diseño. Adicionalmente, la versión SC fue galardonada con el premio "Red Dot" por su destacada calidad.

En una ceremonia que tuvo lugar en el Teatro Aalto de Essen, el Director de Diseño de SEAT, Luc Donckerwolke, fue el encargado de recoger ambos premios, declarando que "el desarrollo de un coche es siempre una obra larga en un túnel oscuro. Al final de este túnel, el Red Dot Award: El "Oscar" del diseño representa la recompensa de los esfuerzos de todo el equipo de diseño, pero también los de todas las personas implicadas en el desarrollo del Ibiza". Sin duda, un vehículo especial para Luc Donckerwolke ya que el nuevo Ibiza fue el primer vehículo de serie creado en su etapa como Director de Diseño de SEAT.

En la presente edición de los Premios de Diseño Red Dot, otorgados por el Centro de Diseño de Nordrhein Westfalen (Alemania), han participado un total de 3.231 produc-

tos de 49 países englobados en 17 categorías. El jurado, compuesto por 27 miembros, valoró especialmente en el SEAT Ibiza el grado de innovación del vehículo, su funcionalidad, calidad, ergonomía y su compromiso por la sostenibilidad del medio ambiente.

El SEAT Ibiza se ofrece con dos carrocerías, 5 y 3 puertas, y con un total de seis motorizaciones, tres Diesel y tres gasolina, y tres acabados, Reference, Style y Sport, a los que muy pronto se unirán las versiones deportivas FR, CUPRA y Bocanegra, así como

el motor 1.6 TDI CR de 90 CV. Cuenta con un amplio equipamiento de serie en el que destacan elementos como ABS, ESP y TCS + EBA, airbag conductor + airbag acompañante, airbag cabeza-tórax, asistente de ayuda al arranque en pendientes etc.

Redacción



Luc Donckerwolke, Director de Diseño de SEAT, recoge ambos galardones

En las pruebas del Campeonato Insular de La Palma

Spar patrocinará a Santi Concepción

Con motivo de la XXXVI Edición Rallye de La Palma, el Team Concepción quiere presentar ante sus seguidores el Porsche 997 GT3 con el que disputará las próximas pruebas del Campeonato Insular de La Palma.

El equipo quiere presentar la nueva incorporación como patrocinador a la cadena de supermercados SPAR, de la mano de Tomás Barreto, después de muchos años concretamente desde 1995 donde Santi Concepción fue patrocinado por esta empresa en el desafío Peugeot, ha querido sumarse nuevamente al lado de Santi y todo su equipo. Spar ha patrocinado varios equipos palmeros a lo largo de su trayectoria deportiva y de algunos organizadores de la Isla. Ha sido tanta la vinculación con el mundo del motor que en estos momentos complicados ha querido estar nuevamente presente en una de las citas más importantes del

automovilismo Canario y con el piloto más representativo de la Isla de La Palma.

El Team Concepción todavía no cuenta con la decoración definitiva de SPAR, pero adelantamos una maqueta donde estará ubicada los colores de Spar como sponsor principal para el rallye San Miguel de La Palma y la subida que se celebrará en el termino municipal de Barlovento el día 1 de Agosto. En principio Spar apoyará estas pruebas aunque queda la posibilidad de que siguiera como patrocinador en algunas participaciones para el resto de temporada si las hubiera.

De mano de Santi Concepción vienen los agradecimientos a la cadena SPAR, "Después de tantos años una empresa tan importante como es SPAR de la mano de Tomás Barreto para la Palma, que nos vuelva apoyar en momentos como estos es para mí todo un orgullo, es complicado

conseguir nuevos apoyos, se les agradezco mucho sobre todo porque lo ha hecho con mucho cariño y amabilidad, sabiendo las dificultades que pasa el deporte en general en un año como este. Para mí solo me queda dar

las gracias por haber confiado en mi equipo para lucir los colores de Spar en La Palma, esperando conseguir un buen resultado en la clasificación, aunque soy consciente de la superioridad del WRC de Viera y les doy como ganadores,

si me gustaría que los aficionados disfrutaran con nuestro coche, que aunque es inferior siempre es muy esperado por su espectacularidad. También quiero agradecer a todos aquellos que nos han apoyado durante todo el año".

Redacción



El Porsche 997 GT3 de Santi Concepción con la nueva decoración.

El equipo del BP-Ford Fiesta ST se consolida en la tierra Godoy-Díaz terceros del Regional

Se celebraron en Lanzarote la segunda y tercera pruebas del Campeonato de Canarias de Rallyes de Tierra, coincidiendo con la doble cita puntuable para el Campeonato de España de la especialidad.

Dos rallyes idénticos en recorrido y con siete tramos cada uno de ellos, lo que provocó que el domingo las pistas estuvieran en un estado impracticable, especialmente para los vehículos de dos ruedas motrices.

5º y 6º en la doble cita de Lanzarote

Dentro de ésta modalidad se presentaba a la cita el equipo de Copi Sport formado por Heriberto Godoy y Yeray Díaz, que tras su gran actuación en la prueba inaugural de La Palma buscaban un buen resulta-

do sobre las rápidas pistas de la isla de Lanzarote y “dejarse ver” entre los pilotos y prensa especializada, llegados del Campeonato de España.

Ante la inferioridad de potencia del Ford Fiesta ST frente a sus adversarios, y en unos tramos que no le favorecían, Heriberto optó por un planteamiento conservador para terminar los dos rallyes lo más arriba posible en la clasificación general, protegiendo su mecánica y sumando el mayor número posible de puntos, para marchar al descanso veraniego con una buena posición en el Campeonato.

Bajo éstas premisas y sin el menor contratiempo mecánico, el equipo de la Red Ford de Canarias se apuntó un sexto puesto absoluto y segundo de 2RM durante el rally del sábado, para mejorarlo ascendiendo al quinto lugar de la gene-

ral y repitiendo el de 2RM en la cita dominical.

Heriberto estaba muy satisfecho: “Esta claro que es un gran resultado y que la estrategia ha sido la acertada. No podíamos aspirar a más

y sí a pensar en el computo general de las dos pruebas y sobre todo, de un Regional que se consigue a base de sumar puntos terminando todas las carreras. El Fiesta se ha portado como un campeón, y no ha dado el menor

problema atravesando con precisión unos tramos muy deteriorados, especialmente el domingo. Estamos muy orgullosos de la preparación del coche y del trabajo de todo el equipo”.

Redacción



Un buen piloto lo es en todas las circunstancias y Heriberto así lo está demostrando

Dos pinchazos impidieron reeditar su victoria en Lanzarote Lemes sigue primero en el Cto. de España

Complicada jornada para Yeray Lemes-Samuel Vega a los mandos del Mitsubishi Lancer Evo IX con la imagen de Siscocan, Ariston, Parrilla, Fontanería Francisco Lemes e Imex-Laca Competición. Tras vencer en la jornada del sábado de manera autoritaria, un primer pinchazo le relegaba cuando lideraba el segundo día, sufriendo un segundo pinchazo que le dejaba irremediabilmente en la segunda posición.

El día comenzaba con las diferencias más ajustadas que en la jornada anterior, aunque siempre con Yeray a la cabeza. Mejorando los leves problemas de temperatura que padecía, el actual líder del nacional de tierra marcaba el ritmo, hasta tal punto de acumular en torno a cuatro segundos de ventaja tras prácticamente cincuenta kilómetros cronometrados, lo que daba idea de lo ajustado de la clasificación.

Pero los inconvenientes para Yeray Lemes y Samuel Vega llegaban al paso por la especial “C1”. Un pinchazo cerca del comienzo comprometía su primera plaza, aunque el riesgo que asumió con solo tres neumáticos en buen estado le ubicaban a veinte segundos de la cabeza, una diferencia amplia aunque accesible si aparecían sorpresas. Pero el paso por esta nueva especial dictó la sentencia final, cuando un nuevo pinchazo hacía ceder al lanzaroteño cuarenta segundos, comprendiendo a partir de ese momento que lo mejor era conservar los puntos de una valiosa segunda plaza.

A pesar de los dos pinchazos acabó segundo

En definitiva, la lectura de Yeray Lemes en lo que al fin de semana se refiere es más que positiva, al conquistar una renta de puntos importante, seguir líder de los campeonatos absoluto y de la Evo Cup, además de haber sumado el sábado el título de “campeón de invierno”.

Yeray Lemes declaró a la conclusión: “Teníamos una tercera victoria consecutiva al alcance, pero no la pudimos lograr al sufrir sendos pinchazos que nos dejaron en la segunda plaza. Como balance general el fin de semana no ha sido malo, ya que seguimos en primer lugar con dos pruebas

más celebradas, aunque obviamente el sabor es agridulce por el desarrollo de la última carrera. Lo importante es que estamos siendo competitivos y esto es decisivo para las carreras que faltan, y es que a pesar de estar en una posición inmejorable aún no hemos conseguido nada.”

Redacción



Yeray Lemes y su copiloto Samuel Vega no pudieron reeditar su triunfo en Lanzarote.

Algunos mercados empiezan a dar signos de recuperación

Jato. Informe sobre el mercado europeo

- El Golf mantiene el liderazgo de ventas en Europa

- Algunos mercados empiezan a dar signos de recuperación

- VW es la marca que más vende en Europa

- El mercado europeo de coches nuevos cayó, hasta junio, un 13,1%

miento mejorado de las ventas en mayo con registros al alza del 11.8 %, una cifra que se compara favorablemente hasta abril cuando el mercado francés marcó una bajada del 7.1 % durante el año anterior.

“Si Alemania proporciona un ejemplo para otros mercados donde se han programado planes de ayuda, podemos estar al principio de un período de recuperación en Europa”, dice David Di Girolamo, Jefe de JATO Consulting. “Es demasiado temprano para saber cuáles serán los efectos sostenidos de los incentivos, pero a la vez cuando la industria tiene que ver algunos rayos de esperanza, es alentador atestiguar alguna mejoría.”

Con diferentes resultados según los países

JATO Dynamics, proveedor líder mundial de investigación y datos de automoción, ha elaborado su nuevo análisis mensual del mercado europeo del automóvil correspondiente a mayo de 2009, mostrando los primeros signos de recuperación en ciertos mercados en Europa.

El nuevo mercado total europeo de coche bajó un 13.1 % desde el inicio del año, una mejora del 2.4 % de las cifras del mes anterior.

El Golf de Volkswagen sigue dominando las ventas con un incremento del 32.1 % durante el mismo mes el año pasado.

Cierta recuperación

La anunciada introducción de planes de ayudas en muchos mercados europeos ahora comienza a tener un efecto positivo allí donde los incentivos han tenido el tiempo para traducirse en ventas.

El mercado alemán está ahora un asombroso 39.7 % por encima del mismo mes de 2008 - una mejora del 20.3 % sobre las cifras de los últimos meses. Francia de modo similar se beneficia de un funciona-

Por modelos

A excepción del todo-dominante Golf, el mercado todavía ve a los coches pequeños beneficiarse de los planes de incentivos y en las duras condiciones económicas.

El Fiesta sigue pegando fuerte (un 56.0 % en mayo) y el Fiat Punto, el Fiat Panda y el Volkswagen el Polo han aumentado ventas en mayo comparado al mismo mes el año pasado.

“Es interesante mirar hacia atrás (en 2007) en los diez primeros modelos”, dice Di Girolamo. “En aquel punto, había tres coches del segmento ‘C’ en la carta y dos coches de segmento ‘D’, incluyendo el BMW 3 Serie y Volkswagen Passat. Hoy, aquellos coches han perdido la cuota de mercado significativa a favor de los modelos más pequeños, y esto se debe a los planes de ayuda que han estado influyendo en la tendencia.”

Redacción

Los 10 primeros Modelos	Datos del mes de mayo			Año hasta el mes de mayo		
	2.008	2.009	%	2.008	2.009	%
VOLKSWAGEN GOLF	40.006	52.838	+32.1	209.111	224.699	+7.5
FORD FIESTA	25.610	39.955	+56.0	150.891	199.546	+32.2
PEUGEOT 207	38.588	34.318	-11.1	204.494	157.070	-23.2
OPEL/VAUXHALL CORSA	34.539	31.547	-8.7	175.136	147.460	-15.8
FIAT PUNTO	27.324	30.771	+12.6	148.109	138.220	-6.7
FIAT PANDA	20.386	28.111	+37.9	101.383	130.028	+28.3
OPEL/VAUXHALL ASTRA	28.909	27.635	-4.4	160.963	109.397	-32.0
FORD FOCUS	36.236	26.851	-25.9	177.064	129.470	-26.9
VOLKSWAGEN POLO	26.003	26.453	+1.7	125.984	133.431	+5.9
RENAULT CLIO	30.739	24.423	-20.5	163.198	112.217	-31.2

Las 10 primeras Marcas	Datos del mes de mayo			Año hasta el mes de mayo		
	2.008	2.009	%	2.008	2.009	%
VOLKSWAGEN	138.117	150.934	+9.3	690.229	676.403	-2.0
FORD	111.675	111.204	-0.4	572.811	539.678	-5.8
OPEL/VAUXHALL	107.815	98.801	-8.4	551.881	449.394	-18.6
FIAT	90.018	93.361	+3.7	461.069	441.814	-4.2
PEUGEOT	95.022	89.294	-6.0	486.207	402.771	-17.2
RENAULT	103.482	86.370	-16.5	520.319	408.132	-21.6
CITROEN	78.803	76.167	-3.3	401.605	349.404	-13.0
TOYOTA	63.029	58.572	-7.1	360.932	297.747	-17.5
AUDI	59.208	53.967	-8.9	282.802	263.953	-6.7
BMW	63.015	53.335	-15.4	305.297	229.470	-24.8

Ventas por: País	Datos del mes de mayo			hasta el mes de mayo		
	2.008	2.009	%	2.008	2.009	%
Alemania	275.219	384.550	39,7	1.328.968	1.632.205	22,8
Austria	28.364	29.732	4,8	133.955	129.926	-3,0
Bélgica	48.441	37.976	-21,6	280.008	229.469	-18,0
Chipre*	1.985	1.702	-14,3	9.692	7.501	-22,6
Dinamarca	14.616	7.545	-48,4	70.083	41.274	-41,1
Eslovaquia	7.427	9.184	23,7	35.781	34.620	-3,2
Eslovenia	6.291	4.778	-24,1	32.820	24.266	-26,1
España	116.131	71.092	-38,8	587.222	336.317	-42,7
Estonia	2.699	875	-67,6	12.935	4.743	-63,3
Finlandia	14.218	7.222	-49,2	75.942	44.066	-42,0
Francia	184.463	206.247	11,8	909.142	896.178	-1,4
Gran Bretaña	179.272	134.858	-24,8	1.038.289	748.691	-27,9
Grecia	24.714	25.976	5,1	131.818	89.341	-32,2
Holanda	45.528	3.095	-93,2	250.924	185.551	-26,1
Hungría	13.187	4.581	-65,3	67.384	33.668	-50,0
Irlanda	10.133	5.121	-49,5	116.107	42.118	-63,7
Islandia	1.206	186	-84,6	5.150	550	-89,3
Italia	207.166	189.506	-8,5	1.082.945	921.301	-14,9
Letonia	1.851	430	-76,8	10.091	2.491	-75,3
Lituania	2.133	698	-67,3	11.505	3.423	-70,2
Luxemburgo	5.093	4.479	-12,1	25.002	20.365	-18,5
Noruega	10.217	7.421	-27,4	51.895	34.166	-34,2
Polonia*	26.157	27.335	4,5	141.138	144.037	2,1
Portugal*	19.754	11.813	-40,2	93.414	55.787	-40,3
República Checa	14.946	14.130	-5,5	76.519	68.739	-10,2
Suecia	26.251	18.215	-30,6	113.925	80.401	-29,4
Suiza*	26.928	24.666	-8,4	122.052	108.327	-11,2
Total	1.314.390	1.261.268	-4,0	6.814.706	5.919.521	-13,1

* Datos orientativos

¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

Si nos haces llegar tu opinión, lo que te gusta, lo que no te gusta, lo que echas en falta, lo que crees que deberíamos tratar, aparte de nuestro agradecimiento, conseguiremos hacer tu informativo mensual más acorde con la idea de los lectores. Escríbenos a: redacción@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

La Federación Tinerfeña de Motociclismo en Tegueste Entrega de Trofeos de la Temporada 2008

La Federación Tinerfeña de Motociclismo celebró la Entrega de trofeos correspondiente a la Temporada 2008 en Tegueste.

El acto contó con la presencia del Presidente de la Federación Canaria de Motociclismo, Vicente González, el presidente de la Federación Tinerfeña de Motociclismo, Buenaventura Darias así como diferentes cargos federativos. Además alrededor de 160 personas asistieron al evento entre los que se encontraban pilotos, familiares y diferentes medios de comunicación.

Un emotivo documento con imágenes de la temporada y recuerdo para Néstor Jorge

Con puntualidad

El acto comenzó a las 21:15 horas con la bienvenida del presidente de la Federación tinerfeña a todos los asistentes. Esta entrega de Trofeos también fue el lugar elegido para la presentación del nuevo logo de la Federación Tinerfeña de Motociclismo, que ha renovado su imagen con un nuevo y moderno diseño.

A continuación se exhibió un vídeo con las mejores imágenes de la pasada temporada en el que también se incluyó un pequeño recuerdo al mejor piloto tinerfeño de todos los tiempos, el lagunero Néstor Jorge que continúa ingresado en el Hospital Universitario de Canarias, tras un accidente sufrido el pasado mes de agosto en Austria.

80 premiados

80 fueron los pilotos premiados por la Federación Tinerfeña de Motociclismo entre los que cabe destacar a David González que recibió 4 trofeos que le acreditan como Campeón provincial de dirt track, Motos TT y Motocross Veteranos además de subcampeón de Supermotard. El campeonato de esta modalidad fue para Pedro Tavío.

Algunos ausentes

La ausencia por encontrarse disputando pruebas del campeonato nacional de supercross portugués y el de motocross italiano de Miguel de la Rosa y Nareme Martín respectivamente, dejaron a Jonay Rodríguez solo en el escenario para recoger su trofeo de campeón 2008 de MX1.

No se lo perdieron

Juan Francisco Bello en scooters, Carlos García en Trial clásicas, José Manuel Hernández en ciclomotores, Zebenzui Alonso en Minimotard Proto, Eduardo Alayón en Minimotos, Ricardo Tesi en Dirt track categoría Pitmotard, Benjamin Trevett en MX2, Daniel Rijo en Promoción y Kevin Martín en 85 cc fueron algunos de los campeones tinerfeños que no quisieron perderse esta gala de entrega de trofeos.

También los pequeños

El final del acto estuvo protagonizado por los más pequeños del motocross y los 11 pilotos presentes en la sala acompañaron a los tres primeros del campeonato, Rubén Martín, campeón provincial, Bruno Darias subcampeón y Pedro Miguel González, tercer clasificado.



Jonay Rodríguez



Eduardo Alayón



David González (4 trofeos) y Pepo Tavío.



Los niños de 65cc o lo que es lo mismo: "la cantera".

Redacción

II Prueba del Campeonato Provincial de Tenerife Motocross en San Miguel de Abona

La segunda prueba del campeonato provincial de motocross de Tenerife tuvo lugar en el circuito de San Miguel de Abona bajo la organización del Moto Club Abona con la colaboración del Excmo. Cabildo de Tenerife, el Ilmo. Ayuntamiento de San Miguel de Abona y las Federaciones Canaria y Tinerfeña de Motociclismo.

65cc

La categoría de 65cc fue la encargada de inaugurar la jornada de carreras en el circuito sureño y tras hacerse con el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados, el piloto del MC Abona Pedro Miguel González, se alzó con la victoria en la primera manga por delante de Alejandro Riza, Andrea Sánchez y Jorge de la Rosa. La segunda de las mangas fue también dominada por Pedro Miguel González, quien a la postre se hizo con la victoria acompañado en el podio por Alejandro Riza y Andrea Sánchez.

85cc

El vigente campeón provincial Kevin Martín desde la salida de la primera manga se posicionó en la primera plaza, aventajando en gran medida a sus perseguidores Brayan González, David Alonso y Rubén Martín. Sin embargo la ventaja no le sirvió para recuperar el liderato después de sufrir dos caídas y el piloto de Kawasaki tuvo que echar el resto para alcanzar la segunda plaza final por detrás de David Alonso y aventajando a Brayan González y Bruno Darías. Mahy Villanueva que en los entrenamientos había sido el más rápido no pudo disputar la primera manga tras sufrir una caída. Sí que lo hizo en la segunda de las mangas y aunque en los inicios de la carrera tomó el primer puesto, pronto Kevin Martín le rebasó ganando la manga sin dificultad seguido del propio Villanueva y Brayan González. Kevin Martín ocupó el primer cajón del podio y le acompañaron David Alonso y Brayan González.

Promoción y Veteranos

Disputaron de manera conjunta sus mangas y en la primera de ellas David González tomó el liderato desde el inicio, mientras tras él Daniel Rijo mantenía una intensa lucha con Jesús Rodríguez. Rodríguez se hizo con la cabeza de carrera relegando a la segunda plaza general a David González, que seguía liderando la clasificación de Veteranos pero en la última vuelta el campeón provincial 2008 superó al de Promoción para pasar primero bajo la bandera a cuadros. David González volvió a tomar la primera posición tras la salida de la segunda de las mangas seguido muy de cerca por Jesús Rodríguez, aunque poco a poco el Veterano aumentaba su ventaja sobre el de Promoción. Tras ellos el veterano Juan Alonso rodaba en la tercera plaza por delante de José Antonio Pérez. El podio de Veteranos estuvo conformado por David González, Juan Alonso y Francisco Pimenta, mientras

que en Promoción el ganador absoluto fue Jesús Rodríguez, segundo José Antonio Pérez y tercero Daniel Rijo.

MX1 y MX2

También las categorías de MX1 y MX2 disputaron ambas mangas de manera conjunta.

El regreso esperado de Pablo de la Rosa a la competición se vio refrendado desde los entrenamientos donde el dorsal 57 se hizo con el mejor tiempo por delante de otro que regresaba a las carreras, el ex campeón de Canarias Bruno Delgado. En la primera de las mangas De La Rosa se hizo pronto con la primera plaza y tras él el vigente campeón regional Jonay Rodríguez poco a poco le iba arañando metros para convertir las vueltas finales en unos giros de infarto.

De La Rosa se hizo con la victoria por delante de Jonay Rodríguez y el gran canario Eduardo Rodríguez. En MX2 el piloto del MC Abona y líder provisional de la categoría

venció, siendo 5º en la clasificación general por delante de Eduardo Pérez y Javier Lorenzo.

En la segunda de las mangas Bruno Delgado mandó en los primeros compases de la carrera seguido de Eduardo Rodríguez, pero pronto el fuerte ritmo que traían desde detrás Pablo De La Rosa y Jonay Rodríguez pudo con los dos primeros. De la Rosa mandó durante toda la manga con Jonay Rodríguez a su rueda mientras que Bruno Delgado que se había visto superado por Eduardo Rodríguez conseguía hacerse con la tercera plaza de MX1, aunque por detrás en la general del ganador de MX2 Jonathan Hernández. El podio de MX1 estuvo conformado por Pablo de la Rosa, Jonay Rodríguez y Bruno Delgado, mientras que en MX2 Jonathan Hernández subió por segunda carrera consecutiva al primer cajón del podio, junto a Eduardo Pérez y su compañero Carlos Suárez.

Redacción



Pablo de la Rosa



Arriba: David González. Abajo: Jesús Rodríguez





Pedro Miguel González



Jonathan Hernández

II MX PROV. SAN MIGUEL DE ABONA 2009

San Miguel de Abona 1,451 km

FINAL 65cc

Pos.	Nº Piloto	Puntos		
		Total	1M	2M
1º	26 PEDRO MIGUEL GONZALEZ	50	25	25
2º	24 ALEJANDRO RIZA QUINTERO	44	22	22
3º	19 ANDREA SANCHEZ SOTO	40	20	20
4º	57 JORGE DE LA ROSA QUINTERO	18	0	18

FINAL 85c

Pos.	Nº Piloto	Puntos		
		Total	1M	2M
1º	4 KEVIN MARTIN REGALADO	47	22	25
2º	3 DAVID ALONSO RAMOS	43	25	18
3º	77 BRAYAN GONZALEZ PIRELA	40	20	20
4º	25 BRUNO DARIAS VAPANEN	33	18	15
5º	24 RUBEN MARTIN MARTIN	30	14	16
6º	7 JOSE MANUEL MEDINA	28	15	13
7º	97 ANGEL LUIS RODRIGUEZ CONEJO	27	13	14
8º	10 HECTOR RIJO BALDEON	25	16	9
9º	81 MAHY VILLANUEVA SANCHEZ	22	--	22
10º	22 MARCOS QUIÑO A MENEDEZ	22	10	12
11º	20 JESUS MANUEL ARIAS BAEZ	22	12	10
12º	21 JOSEPH WILLIAMS HORNER	22	11	11
13º	97 AIRAN RODRIGUEZ CAMPOS	0	0	--

FINAL PROMOCION

Pos.	Nº Piloto	Puntos		
		Total	1M	2M
1º	31 JESUS RODRIGUEZ SOCAS	50	25	25
2º	56 JOSE ANTONIO PEREZ MESA	42	20	22
3º	88 DANIEL RIJO CARBALLO	22	22	0

FINAL VETERANOS

Pos.	Nº Piloto	Puntos		
		Total	1M	2M
1º	111 DAVID GONZALEZ SANCHEZ	50	25	25
2º	8 JUAN ALONSO HERNANDEZ	44	22	22
3º	35 FRANCISCO PIMIENTA MARTIN	40	20	20
4º	19 ENRIQUE DE LA ROSA GOMEZ	36	18	18

FINAL MX1

Pos.	Nº Piloto	Puntos		
		Total	1M	2M
1º	57 PABLO DE LA ROSA QUINTERO	50	25	25
2º	89 JONAY RODRIGUEZ CAMPOS	44	22	22
3º	87 BRUNO DELGADO GONZALEZ	38	18	20
4º	6 EDUARDO RODRIGUEZ RAMOS	38	20	18
5º	8 JONAY MORENO MENDEZ	16	16	0

FINAL MX2

Pos.	Nº Piloto	Puntos		
		Total	1M	2M
1º	22 JONATHAN HERNANDEZ GOPAR	50	25	25
2º	41 EDUARDO PEREZ JACINTO	44	22	22
3º	69 CARLOS SUAREZ GARCIA	38	18	20
4º	24 JAVIER LORENZO DIAZ	38	20	18
5º	21 ANCOR VILLANUEVA SANCHEZ	16	16	--



Kevin Martín

Campeonato de España de Velocidad, 2ª de 7 Circuito de Jerez

125GP

Sorprendentes fueron los entrenamientos oficiales de esta categoría ya que los cinco primeros pilotos de la provisional no estaban en primera fila de parrilla. Y también destacar que los cinco primeros estaban en 270 milésimas de diferencia, lo que hacía presagiar mucha igualdad en carrera. La pole del portugués Miguel Oliveira no dejaba de sorprender aunque ya teníamos buenas referencias de este joven piloto del país vecino.

Maverick Viñales, joven piloto gerundense de tan solo 14 años y defendiendo los colores de BQR, puso tierra de por medio llegando a alcanzar casi 5.5 segundos de ventaja en la vuelta 9 y, a partir de ahí, se limitó a controlar para ganar claramente.

Miguel Oliveira que partía desde la pole se batió en un principio con Alberto Moncayo, el gaditano que conoce muy bien este circuito y "tenía muchas ganas de agradecer".

Un tercer grupo formado por Adrián Martín, Isaac Viñales y Clement Dunikowski intentaban alcanzar al segundo grupo y las distancias se iban reduciendo. Aunque lo mejor estaba por llegar. Iván Maestro que salía desde la sexta plaza salió muy mal y tenía que remontar vuelta a vuelta. Mientras el resto de grupos luchaban internamente el mayor de los "maestro" iba pasando de un grupo a otro hasta instalarse en la segunda posición

recortando su diferencia con Viñales en casi 2,5 segundos. Pero sus neumáticos dijeron basta y se conformó con una excelente segunda plaza.

La emoción y la imagen "fea" de la carrera estuvo en la lucha entre Adrián Martín, piloto del Team Aspar-CEV curva Cero, y Miguel Oliveira de BQR, Martín realizó una maniobra, cuando menos dudosa, en la frenada de Dry Sack que una vuelta después le devolvió Oliveira y tira a Adrián.

Dos gestos reprochables que no hacen justicia a la deportividad del resto de pilotos que cada fin de semana luchan por un puesto en parrilla. Fueron descalificados en esta carrera.

Meritoria y celebrada segunda plaza para Iván Maestro, joven piloto que no había tenido suerte en el CEV y con numerosas participaciones en el mundial como wild-car. Y el tercer cajón del podio fue para Alberto Moncayo "que por fin hace podio en su tierra".



Javi del Amor fue cuarto en Extreme



Rodri marcó su vuelta rápida en el segundo giro con 1.44.767 (Supersport)



El gerundense Maerick Viñales, con catorce años, supo controlar y ganar la carrera de 125



Dani Rivas séptimo en Moto2 y séptimo en Supersport

SUPERSPORT

Rodri, mano de hierro. Fue el único piloto que bajó del 1.45 en las dos sesiones de entrenamientos y nadie inquietó su novena pole consecutiva en el CEV.

Forés, Bonastre y Coghlan formaban la primera fila de parrilla aunque los tiempos estaban muy lejos del ilicitano.

La primera vuelta de la carrera fue lo más divertido de cara al espectador, ya que la "salsa" la puso el colombiano Yonny Hernández dejando muy claro que viene de la especialidad de supermotard.

El piloto del Suzuki Motorrad de Manuel Alonso, revelación en la anterior carrera de Albacete con su tercera plaza, no hizo unos buenos entrenamientos pero su salida fue impresionante. Además tuvo la osadía de pasar al mismísimo Rodri que veía como Xavi Forés y Hernández se situaban en cabeza de carrera. Poco les duró la alegría a ambos ya que antes de finalizar la primera vuelta Ángel Rodríguez los superó y pasó primero por línea de meta. Yonny caía en la horquilla de entrada a meta y perdía así la oportunidad de

seguir luchando por las plazas de privilegio.

Rodri marcó su vuelta rápida en el segundo giro con 1.44.767. Como declaró al finalizar. A ritmo de más de medio segundo por vuelta logró la novena victoria consecutiva, en Supersport, 7 en el 2008 y 2 esta temporada.

La lucha por el podio, aunque no tan emocionante como en otras ocasiones, estuvo entre un Forés que fue perdiendo fuerza, y finalizó quinto, con el inglés del Joe Darcey Kev Coghlan, que una vez superó a Fores y Bonastre

se situó en una muy cómoda segunda plaza. Adrián Bonastre, supo dosificar su neumático ya que vio que no llegaba a la segunda plaza y tanto Forés como Jordi Torres estaban muy cerca.

Comentario aparte merecen dos pilotos de supersport: Jordi Torres, el bravo piloto catalán que estaba sin equipo para esta temporada, fue rescatado por la nueva formación gallego-catalana del Griful Mr Team de Paco Carro y Felipe González, y logró la cuarta plaza a un segundo de Bonastre, y Dani Rivas, el

gallego corrió la carrera de Moto2 siendo séptimo de la general, y dos horas después se subió en la supersport para repetir la misma posición.

Nuevo triplete de Ángel Rodríguez con pole, vuelta rápida y victoria. Es el piloto con mayor número de victorias en el CEV, sumando 125 cc y Supersport y con mayor número de puntos en una temporada. Con estos números, salvo error grave, Rodri camina en solitario hacia su tercera corona nacional.



Canarios en Jerez

**En EXTREME,
Silva ganó con
Kawa y Michelin**

La primera cita de Albacete nos dejó a un sorprendente Iván Silva en la pole. Luego, en carrera, se cayó tres veces y salió con un cero del circuito manchego. En Jerez volvió a repetir la pole con su Kawa y con Michelin. Es evidente que la firma francesa ha puesto todo su empeño en demostrar que pueden seguir siendo merecedores de estar en el mundial. La pasada campaña Silva no estuvo delante y las motos verdes tampoco dieron buen rendimiento, pero esta temporada la mezcla Silva-Kawa-Michelin parece que han encontrado la fórmula perfecta.

En carrera todo fue muy sorprendente. Aleix Espargaró que estrenaba la flamante Moto2 de Promoracing se colocó primero y dejó a todos un poco "asustados". Pero, pronto, De Gea lideró la carrera hasta que sus brazos fueron de más a menos y se fue hacia atrás. Mientras, Silva que salió mal venía remontando desde las últimas posiciones. Del Amor

también lideró la prueba con un Kenny Noyes a su rueda y Carmelo Morales que no había dicho la última palabra. Por su parte, mientras Espargaró perdía posiciones, la Moto2 de Dani Rivas ganaba puestos. Y Dani Arcas con la Moto2 de Edu Blanch estaba en medio del pelotón.

Silva llegó al grupo de cabeza y con una conducción muy agresiva y espectacular tuvo de todo con los pilotos de cabeza. Se tocó con Noyes y varias veces se "coló" pero al final supo controlar la situación y con unos neumáticos muy buenos ganó su primera carrera después de 3 años de sequía. Morales logró la segunda plaza, y con ello el liderato de la provisional, y Noyes completó el podio. Del Amor que salía con la moto del 2009, en Albacete corrió con la R1 del 2008, fue cuarto por delante de David De Gea.

Los canarios Juan Antonio Alonso, Fran Alonso y José Castellano realizaron una gran carrera estando en los puntos en la categoría de privados.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta



Los canarios Fran y Juan Alonso realizaron una gran carrera

Assen (Holanda) 7ª carrera del Mundial de Motociclismo En Moto GP, Rossi, más Rossi

125cc Gadea

Los nuestros dieron la talla en Assen. Circuito muy propicio siempre para nuestros pilotos que han ganado 33 veces en Holanda. Si bien la pole fue para Sandro Cortese, el piloto germano-italiano a rebufo de Simón logró salir en primera posición pero no supo aprovechar en la salida.

Inicio en grupo y varios incidentes. Se formó el trío de españoles que lucharían hasta el final por el triunfo. Nico Terol, Sergio Gadea y Julito Simón. Los tres se pasaron durante muchas vueltas para jugárselo todo en la última vuelta. Nico tenía muchas posibilidades ya que su moto corría mucho. Simón no perdía rueda. Gadea era el más conformista y parecía que era espectador de lujo. En la última vuelta Nico intenta superar a Simón y se pasa de frenada, que también lleva a Simón a perder ritmo lo que aprovecha Gadea para ponerse primero y ganar la carrera. Terol es segundo y Simón tercero. Por detrás Smith gana en la recta de meta a Iannone y es cuarto.

La dirección de carrera toma decisión y al igual que en MotoGP sanciona a Terol con 20 segundos, un tanto incomprensible todas estas sanciones contra pilotos españoles y Simoncelli sigue saliendo "ileso" de sus actitudes. Terol pasa a ocupar la 5ª plaza y Smith es tercero.

El triplete español, que hubiese sido el tercero en la historia de 125 se quedó en una anécdota por minutos.

• Simón sigue liderando la provisional.



Nico Terol, Sergio Gadea y Julián Simón completaron el podio de 125 cc.



Aoyama, Bautista y Simoncelli.



Bautista muy bien hasta que tocó a Aoyama por detrás y se fue al suelo.



Sergio Gadea "se encontró" con la victoria.

250cc Aoyama

Tras la caída de Simoncelli en Barcelona y el liderazgo de Bautista nos las prometíamos muy felices en Assen. Aunque la pole estuvo a cargo de un sobresaliente Héctor Barberá, Alvaro Bautista partía como favorito. Pero hasta el final nada se puede decir y esto ocurrió en esta carrera.

Sensacional salida de Aleix Espargaró que después de 8 meses sin subirse a una 250 dio toda una lección de pundonor y de ganas de hacerlo bien. Estuvo en los puestos de cabeza hasta que fue perdiendo posiciones. Por su parte Bautista salió mal, no es noticia, y tuvo que remontar. Lo mismo le ocurrió a Aoyama, hasta ahora segundo de la general. Por su parte Simoncelli estuvo en los puestos de cabeza peleando con Barberá.

A mitad de carrera Bautista y Aoyama se escapan de Simoncelli y Barberá y parecía que se jugarían la carrera entre ellos dos. Pero un error de Bautista a falta de una vuelta que envistió al piloto japonés por detrás le costó la carrera y un cero en su casillero. Aoyama ganó con claridad y llevó su Honda al triunfo en 250 en Assen después de 9 años. Segundo fue Barberá que superó a Simoncelli en la última curva. Aleix que se había retrasado logró recuperar y entró en una fantástica cuarta plaza.

Bautista perdió así el liderato de la categoría. Simoncelli y Barberá le recortaron un buen puñado de puntos.

Viene de la pág. 14

Moto GP Rossi

El Gran Premio de Holanda en Assen nos dejó bien claro que Valentino Rossi sigue siendo el mejor piloto que actualmente corre en la categoría. Si el adelantamiento que hizo a Lorenzo en pasado gran premio de Cataluña fue de auténtico maestro, la carrera de Assen fue de libro educativo.

Partía desde la pole y aunque Pedrosa, salió como siempre y acabó como casi siempre, se cayó y perdió todas las opciones para luchar por el campeonato, "il dottore" pronto se puso primero y de ahí hasta el final.

Sólo Jorge Lorenzo pareció por momentos que podía remontar. El piloto mallorquín tuvo una mala salida y se vio obligado a superar a varios pilotos en las dos primeras vueltas. Luego se colocó a 1,5 segundos de Rossi hasta que vio que su misión era más imposible que nunca y se conformó con la segunda plaza de la carrera y del campeonato. Stoner acabó como en la cita catalana con grandes problemas físicos y en el tercer cajón del podio.

Lástima Toni Elías que, cuando entraba en la 6ª posición, se pasó de frenada en la última chicane entrando octavo y fue sancionado por la dirección de carrera con 20 segundos quedando duodécimo.

La próxima cita en Laguna Seca tendrá nuevos episodios del mejor motociclismo que estamos viviendo en estas carreras.

Texto: Yiyo Dorta
Fotos: Yiyo Dorta y Dorna



Valentino Rossi sigue dominando en Moto GP.



Jorge Lorenzo prefirió asegurar el segundo puesto cuando vio que Rossi se iba.



Sandro Cortese partió desde la primera posición en 125 pero sin ritmo ganador.



Il Dottore celebró su victoria número 100.



Valentino Rossi, Jorge Lorenzo y Casey Stoner volvieron a repetir podio en el mismo orden.

Cumplió con éxito su mayoría de edad XVIII Rallye Villa de Granadilla

El equipo Copi Sport no dió opciones

La puesta a punto del BP-Ford Focus WRC de Copi Sport se cuidó al máximo tras la experiencia acumulada en el Norte, y junto a la gran preparación del Rally que realizaron los pilotos, fue la causa principal de las fantásticas prestaciones conseguidas en Granadilla.

Los otros tres equipos, a priori candidatos a la victoria, fueron por uno u otro motivo incapaces de seguir el fuerte ritmo impuesto por Alfonso desde la noche del viernes. El Subaru de Cruz se negaba a salir en el primer tramo y penalizaba a su piloto con medio minuto, quedando descartado de la lucha por la victoria. Marco Lorenzo sufría sobre los baches de Atogo y el Megane probaba la dureza de la

pedra chasnera, dejando además comprometida su participación en La Palma, y Concepción sólo podía observar como se le marchaba el Focus a razón de un segundo por kilómetro, hasta acumular una diferencia superior al minuto. Con esta victoria, el actual campeón se coloca en buena disposición para el asalto al título regional en la segunda mitad de la temporada.

Alfonso estaba realmente satisfecho: "No me podría sentir mejor de lo que estoy en éste momento. Todo ha salido a pedir de boca. Acertamos en la puesta a punto y ello nos ha permitido ir muy rápido con un coche perfecto, y al mismo tiempo que disfrutar enormemente de los tramos. Rebajar el record de "Atogo" es un orgullo para cualquier piloto de rallyes y una sensación muy

especial para mí, que voy a saborear intensamente y con calma en los próximos días".

Santi Concepción resignado

Santi Concepción se sentía satisfecho y reconocía que Alfonso Viera había rodado muy bien e hizo un Rallye impecable y a un alto ritmo. "Este Rallye ha sido complicado para nosotros, el coche ha sido difícil de pilotar, la configuración del Porsche no perdona en tramos como Atogo, Arico es muy lento en muchas de sus zonas y con la gravilla hacía complicado su aceleración, pero a pesar de eso hemos bajado considerablemente el record de GT que tenía Armide con el Ferrari. También he cometido un error en la primera pasada por La Martela y he hecho un trompo que me descolgaba de-

finitivamente del primer puesto, encima Alfonso ha rodado perfecto y ha sacado el partido que tiene un verdadero WRC del Mundial, imposible luchar con un Porsche con estos coches, siempre lo he dicho y ya ha ocurrido claramente, pero dado que pueden ocurrir algunas circunstancias en ocasiones hacen que podamos estar en la lucha, pero esto será complicado en todas las carreras, pero hay que seguir intentándolo. En los próximos Rallyes intentaremos mejorar si es posible aunque ya muy poco, solo nos queda poner mucho corazón y ganas." Ahora estamos a menos de quince días del rallye San Miguel de La Palma, eso conlleva a que jugamos en casa, donde intentaremos luchar por lograr el triunfo, cosa que será algo complicada ya que tendremos

la presencia de nuevo de Viera y su WRC. Si tenemos en cuenta nuestro ritmo de carrera yo diría que ha sido bueno, cogemos y hacemos una comparación con el resto de cabezas, Mitsubishi Gr.A y Juan Luis, podremos observar que nuestro ritmo ha sido bueno, el inconveniente es que marca-Viera han mejorado muchísimo, si no ver tiempos del Rallye Isla Tenerife, Maspalomas, Santa Brigida o Norte. No quiero olvidarme de darle las gracias a los que nosotros, el Team Concepción, creemos que son parte de nuestro equipo, LA AFICIÓN, porque sin ellos no sería lo mismo hacer un tramo cronometrado sin su calor en la carretera y su incansable apoyo, especialmente los aficionados que llenaron la T.C del pasado Grandilla.

Redacción



La pareja Alfonso Viera y Víctor Pérez realizaron un rallye impecable.



Medina-Pérez 1º Promoción



Barbuzano-Abreu 1º Peugeot 205



Martín-García 1º H



Cabrera-Estevez espectaculares



Pérez-Olivero con mucha moral

XVIII Rallye Villa de Granadilla

CLASIFICACION GENERAL COMBINADA

Or.	N.	Piloto	Copiloto	Vehículo	Gr.	Cl.	Pen.	Tiempo	Dif. 1º	Dif. c/Ant.
1	1	Alfonso Viera Marco	Víctor Pérez Rodríguez	Ford Focus WRC	A/1º	8/1º	0:00	50:44.60	00:00.00	(00:00.00)
2	2	Santiago Concepción Acost	Nazer Ghuneim Olivares	Porsche 911-997 GT3	GT/1º	8/2º	0:00	51:54.50	01:09.90	(01:09.90)
3	3	Juan Luís Cruz Cabrera	Carlos Arocha Plasencia	Subaru Impreza WRC	A/2º	8/3º	0:00	52:23.50	01:38.90	(00:29.00)
4	7	Manuel Adán González Lore	Aday Suárez Ramírez	Subaru Impreza WRC	A/3º	8/4º	0:00	53:08.10	02:23.50	(00:44.60)
5	4	Roberto Negrín Ramos	Pedro Ruíz Delgado	Mitsubishi Lancer Evo 8	A/4º	8/5º	0:00	53:16.40	02:31.80	(00:08.30)
6	8	José Miguel Brito Marrero	Yeray Brito Villoslada	Citroën Saxo Kit Car	A/5º	6/1º	0:00	53:59.20	03:14.60	(00:42.80)
7	17	Alberto Reyes Figueroa	Conrado Goya Goya	BMW M-3	TA/1º	8/6º	0:00	54:47.40	04:02.80	(00:48.20)
8	5	Evelio Rodríguez Concepci	Samuel Martín González	Mitsubishi Lancer Evo 8	A/6º	8/7º	0:00	55:05.10	04:20.50	(00:17.70)
9	14	Manuel Trujillo Melchor	Iván Trujillo Melchor	Peugeot 306 S16	A/7º	7/1º	0:00	55:08.60	04:24.00	(00:03.50)
10	15	Enrique Cruz Ramos	Mahy García Bethencourt	Ford Fiesta ST	N/1º	3/1º	0:00	56:37.90	05:53.30	(01:29.30)
11	11	Roberto González Pérez	Víctor Febles Pérez	Mitsubishi Lancer Evo 6	A/8º	8/8º	0:00	56:46.70	06:02.10	(00:08.80)
12	16	José Iván Figueroa Cabrer	Zebensui Valiente Gutiérr	Ford Puma Kit Car	A/9º	6/2º	0:00	57:22.50	06:37.90	(00:35.80)
13	25	Mauro García González	Oscar Rodríguez Galván	Citroën Saxo VTS	A/10º	6/3º	0:00	57:42.10	06:57.50	(00:19.60)
14	30	Antonio I. Díaz Luís	Juan M. Barrera Bermúdez	Citroën Saxo VTS	A/11º	6/4º	0:00	57:49.50	07:04.90	(00:07.40)
15	21	Iván García Afonso	Carolina Garcia Afonso	Renault Megane Maxi	A/12º	7/2º	0:00	57:50.90	07:06.30	(00:01.40)
16	22	Gregorio J. González Mora	Ana L. Rizo Hernández	Citroën Saxo Kit Car	A/13º	6/5º	0:00	57:57.00	07:12.40	(00:06.10)
17	12	Rubén Martín Yumar	Gregorio Martín Labrador	Mitsubishi Lancer Evo 5	N/2º	4/1º	0:00	58:04.40	07:19.80	(00:07.40)
18	26	Laura de Francisco Domíng	Laura de Francisco Domíng	Citroën Saxo VTS	A/14º	6/6º	0:00	58:20.40	07:35.80	(00:16.00)
19	27	Moisés García García	Leonardo Alvarez Amador	Citroën Saxo VTS	A/15º	6/7º	0:00	58:29.20	07:44.60	(00:08.80)
20	28	Jonathan García Palenzuel	Manuel A. García Delgado	Citroën Saxo VTS	A/16º	6/8º	0:00	58:34.00	07:49.40	(00:04.80)
21	35	Airam Fumero Bello	David Morales Felipe	Peugeot 206 XS	A/17º	6/9º	0:00	58:42.20	07:57.60	(00:08.20)
22	23	José A. González Luís	Miguel García Ruíz	Renault Megane Coupe	A/18º	7/3º	0:00	59:24.00	08:39.40	(00:41.80)
23	56	José A. Pérez Mesa	Miguel A. Páez Díaz	Peugeot 206 XS	A/19º	6/10º	0:00	59:40.30	08:55.70	(00:16.30)
24	36	Fernando Díaz Expósito	Iván Pérez Peraza	BMW E-30	TA/2º	8/9º	0:00	59:40.80	08:56.20	(00:00.50)
25	38	David J. Martín Regalado	Nelson J. Donates Delgado	BMW E-30	TA/3º	8/10º	0:00	59:54.30	09:09.70	(00:13.50)
26	68	Yeray Medina Gutiérrez	Jasmin Pérez Rodríguez	Citroën Saxo VTS	A/20º	6/11º	0:00	01:00:09.00	09:24.40	(00:14.70)
27	44	Dario Mesa Díaz	Anvelo Socas Martín	Opel Corsa GSI	TA/4º	6/12º	0:00	01:00:14.40	09:29.80	(00:05.40)
28	31	Samuel Díaz Luís	Jonathan Luís Abrante	Citroën Saxo VTS	A/21º	6/13º	0:00	01:00:22.80	09:38.20	(00:08.40)
29	79	Yeray Barbuzano Cano	Antonio Abreu Cabrera	Peugeot 205 Rallye	TA/5º	5/1º	0:00	01:00:41.40	09:56.80	(00:18.60)
30	40	Miguel A. Morales Gómez	Jonathan S. Pérez Yunes	BMW M3 E36	TA/6º	8/11º	0:00	01:00:52.80	10:08.20	(00:11.40)
31	43	Azael Hernández Luís	Jonathan Méndez Cruz	Opel Corsa GSI	TA/7º	6/14º	0:00	01:00:56.00	10:11.40	(00:03.20)
32	75	Pedro J. Donate Donate	Airam I. Mesa Santana	Peugeot 106 Rallye	A/22º	5/2º	0:00	01:01:26.50	10:41.90	(00:30.50)
33	34	Mario A. Camacho Rodrígue	Carlos F. Martín Díaz	Citroën Saxo VTS	A/23º	6/15º	0:00	01:02:05.00	11:20.40	(00:38.50)
34	45	Zoilo A. Martín Hernández	Juan C. González Fariña	Opel Corsa 1.6	TA/8º	6/16º	0:00	01:02:08.80	11:24.20	(00:03.80)
35	89	Rayco Martín Yumar	Sergio García Hernández	Seat 124	H/1º	7/4º	0:00	01:02:55.50	12:10.90	(00:46.70)
36	76	Alejandro Rodríguez Gonzá	José Rodríguez González	Peugeot 106 Rallye	N/3º	2/1º	0:00	01:02:58.70	12:14.10	(00:03.20)
37	47	Oliver C. Alonso Arvelo	Navra C. González Devora	Opel Corsa GSI	TA/9º	6/17º	0:00	01:03:16.80	12:32.20	(00:18.10)
38	78	Ricard García Pérez	Eduardo Agüin Rosquete	Toyota Starlet	A/24º	5/3º	0:00	01:03:17.50	12:32.90	(00:00.70)
39	60	Francisco Severino Díaz	José González Martín	Nissan Micra 160 SR	TA/10º	6/18º	0:00	01:03:57.10	13:12.50	(00:39.60)
40	84	Ayozé D. Campos Castro	Sandro Bethencourt Vallad	Peugeot 205 Rallye	TA/11º	5/4º	0:00	01:04:04.20	13:19.60	(00:07.10)
41	55	Jorge D. Ledesma Marrero	Marcos Arteaga Cabrera	Peugeot 206 XS	A/25º	6/19º	0:00	01:04:12.20	13:27.60	(00:08.00)
42	86	Urbano Correa Abreu	Laura Correa Luís	Honda Civic	TA/12º	6/20º	0:00	01:04:29.20	13:44.60	(00:17.00)
43	72	Iván León Mendoza	Adtemexi R. Cruz Hernánde	Ford Fiesta ST	N/4º	3/2º	0:10	01:04:32.70	13:48.10	(00:03.50)
44	64	Gustavo Ramos Ravelo	Adan Rivero Garcia	Seat Ibiza GTI 2.0	A/26º	7/5º	0:00	01:04:35.60	13:51.00	(00:02.90)
45	74	Omar Núñez Regalado	Jesús Rosquete Izquierdo	Peugeot 106 Rallye	N/5º	1/1º	0:00	01:05:55.80	15:11.20	(01:20.20)
46	51	Jonay González García	Jonás A. González Gonzále	Opel Corsa 1.6	TA/13º	6/21º	0:10	01:06:08.60	15:24.00	(00:12.80)
47	52	Juan P. Luís Rosquete	Yeray Hernández Rodríguez	Opel Corsa GSI	TA/14º	6/22º	0:00	01:06:12.30	15:27.70	(00:03.70)
48	73	Juan R. Hernández Benítez	Juan C. Rodríguez Díaz	Peugeot 106 Rallye	N/6º	2/2º	0:00	01:06:13.40	15:28.80	(00:01.10)
49	67	Jorge Dorta López	Lismar Sanfiel Rodríguez	Citroën C2 1.6	A/27º	6/23º	0:00	01:06:16.50	15:31.90	(00:03.10)
50	29	José L. Méndez González	Omaira Dorta Méndez	Citroën Saxo VTS	A/28º	6/24º	0:00	01:06:43.90	15:59.30	(00:27.40)
51	82	Francisco J. Rodríguez Ac	Francisco D. Baute Sánche	Peugeot 205 Rallye	TA/15º	5/5º	0:10	01:06:46.80	16:02.20	(00:02.90)
52	48	Pablo Dorta Alegría	María Remedio Ravelo Lópe	Opel Corsa GSI	TA/16º	6/25º	0:00	01:07:03.40	16:18.80	(00:16.60)
53	61	Valentín Cabrera Rodrígue	Valentín Cabrera Cabrera	Citroën Xsara VTS	A/29º	7/6º	0:00	01:07:47.40	17:02.80	(00:44.00)
54	49	Juan C. González Pérez	David Rodríguez González	Opel Corsa GSI	TA/17º	6/26º	0:00	01:08:46.80	18:02.20	(00:59.40)
55	83	Víctor Elvira García	Juan González Almenara	Peugeot 205 Rallye	TA/18º	5/6º	5:50	01:14:07.00	23:22.40	(05:20.20)

Texto: Redacción
Fotos: de la Riva / Pimienta



Cruz-Arocha 2º GrA



Cruz-García 1º GrN



Reyes-Goya 1º TA



Díaz-Pérez 2º TA



Díaz-Barrera 1º Saxo



De Fco.-De Fco. 2º Saxo



Mesa-Socas 1º Corsa



El equipo Alfonso Viera-Víctor Pérez, 1º Gr A y vencedores del rallye



El equipo Santi Concepción-Nazer Ghuneim 1º GT y segundo de la general

Una carrera con poca historia en un circuito con mucha tradición

F1 Silverstone, RBR-Renault los mejores

Se celebró la que, seguramente, será la última carrera de un circuito mítico: Silverstone. Donde empezó, al principio de los 50, el circo de lo que se ha dado en llamar la Fórmula 1.

Circo y, en este momento, nunca mejor dicho. A la F1 le afecta la crisis pero también las imposiciones que, desde la FIA, pueden incluso llegar a acabar con la competición tal como la que conocemos en la actualidad.

Siempre con la idea de mejorar, la FIA, va inventando normas que se van adaptando con mayor o menor aceptación por parte de los equipos. Cambios en los reglamentos que pueden producir lo que estamos presenciando en esta temporada: ni más ni menos que el hundimiento en las clasificaciones de coches que llevaban mucho tiempo acaparando los primeros puestos, como Ferrari, McLaren o Renault.

El ríñon, especialmente por poner límite a los presupuestos, ha afectado en gran manera a las relaciones de unos y otros hasta llegar a un momento "delicado" que puede desembocar en cualquier sorpresa.

Sebastian Vettel pole y carrera. RBR-Renault con autoridad

En Silverstone Fernando Alonso no hizo historia. Salió en el puesto diez y acabó en el catorce con vuelta perdida. Tuvo una bonita lucha con Hamilton al que no le permitió que le adelantara. Más tarde el piloto de color "reconocía" que "Fernando tiene mejor coche". Y es que desde que no puede copiarle el Set-up... De desastrosa se puede calificar la actuación de los McLaren: Hamilton acabó antepenúltimo y Kovalainen volvió a tener un accidente que le dejó fuera de carrera.

Formidable carrera de los RBR-Renault. Vettel: pole y carrera y Webber mejoró una posición subiendo al podio en el segundo cajón.

Barrichello no pudo con el ataque de Webber y fue tercero con su Brawn-Mercedes.

F. Massa "salvó los muebles" de Ferrari y fue cuarto.

Habla el líder

Este ha sido el peor de los ocho grandes premios celebrados en esta temporada por Button. Salió sexto en la parrilla y acabó sexto en una carrera en la que, también por las características del trazado, fue incapaz de evolucionar.

Jenson Button, líder del mundial, declaró: **"Todos los puntos son importantes a esta altura de la temporada y conseguir tres puntos este fin de semana esta por lo tanto bien pero ha sido un Gran Premio muy frustrante en casa para nosotros. Tuve una mala salida y Trulli, que era lento, no me permitió marchar. Lo intenté por el interior y luego por fuera, pero sin resultado. Desde el noveno lugar de parrilla ni iba a ser una carrera fácil. Fui pegado tras Trulli durante la primera parte de la carrera y fue realmente frustrante con el coche que se comportaba muy bien con los neumáticos blandos y yo era mucho más rápido que él, pero no podía adelantarlo. Nosotros entonces teníamos una limitación larga media con neumáticos más duros y tanto Rubens como yo luchamos para conseguir los neumáticos en su gama de trabajo en las mejores condiciones con una carga pesada de combustible."**

Tenemos que entender por qué nuestro coche no se comporta tan bien en temperaturas bajas y esperar carreras más calientes"

Próxima cita

Esperamos nuevos paquetes de mejoras para los equipos que tienen que seguir haciendo las carreras un poco más interesantes. Próxima cita Nurburgring el 10-12 de Julio.

Texto: José de la Riva
Fotos: (c) Bridgestone Co.

Gran Premio Británico Santander F1 Resultados en Bridgestone

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sal	Pts
1º	15	Sebastian Vettel	RBR-Renault	60	1:22:49.328	1	10
2º	14	Mark Webber	RBR-Renault	60	+15.1 segs	3	8
3º	23	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	60	+41.1 segs	2	6
4º	3	Felipe Massa	Ferrari	60	+45.0 segs	11	5
5º	16	Nico Rosberg	Williams-Toyota	60	+45.9 segs	7	4
6º	22	Jenson Button	Brawn-Mercedes	60	+46.2 segs	6	3
7º	9	Jarno Trulli	Toyota	60	+68.3 segs	4	2
8º	4	Kimi Räikkönen	Ferrari	60	+69.6 segs	9	1
9º	10	Timo Glock	Toyota	60	+69.8 segs	9	
10º	21	Giancarlo Fisichella	Force India-Mercedes	60	+71.5 segs	16	
11º	17	Kazuki Nakajima	Williams-Toyota	60	+74.0 segs	5	
12º	8	Nelsinho Piquet	Renault	59	+1 Vta	14	
13º	5	Robert Kubica	BMW Sauber	59	+1 Vta	12	
14º	7	Fernando Alonso	Renault	59	+1 Vta	10	
15º	6	Nick Heidfeld	BMW Sauber	59	+1 Vta	15	
16º	1	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	59	+1 Vta	18	
17º	20	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	59	+1 Vta	20	
18º	12	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	59	+1 Vta	19	

Clasificación Provis. Campeonato F1

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Pts
1º	Jenson Button	Británico	Brawn-Mercedes	64
2º	Rubens Barrichello	Brasileño	Brawn-Mercedes	41
3º	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	39
4º	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	35.5
5º	Jarno Trulli	Italiano	Toyota	21.5
6º	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	16
7º	Nico Rosberg	Alemán	Williams-Toyota	15.5
8º	Timo Glock	Alemán	Toyota	13
9º	Fernando Alonso	Español	Renault	11
10º	Kimi Räikkönen	Finlandés	Ferrari	10
11º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	9
12º	Nick Heidfeld	Alemán	BMW Sauber	6
13º	Heikki Kovalainen	Finlandés	McLaren-Mercedes	4
14º	Sebastien Buemi	Suizo	STR-Ferrari	3
15º	Robert Kubica	Polaco	BMW Sauber	2
16º	Sebastien Bourdais	Francés	STR-Ferrari	2
17º	Giancarlo Fisichella	Italiano	Force India-Mercedes	0
18º	Adrian Sutil	Alemán	Force India-Mercedes	0
19º	Nelsinho Piquet	Brasileño	Renault	0
20º	Kazuki Nakajima	Japonés	Williams-Toyota	0



Barrichello acabó tercero y Button, que esperaba algo más corriendo en casa con nuevo casco, tuvo "un día decepcionante"



Hamilton se empleó a fondo para adelantar a Alonso y llegó a conseguirlo pero el español le devolvió la moneda y dejó al británico muy atrás con una lección que todos esperábamos y aplaudimos.



Los de Red Bull, primero y segundo, lo celebraron bajo la supervisión del tercero, Barrichello.



Sebastian Vettel realizó el gran premio de sus sueños y venció con autoridad

Necesitas vender más, **¿NECESITAS PUBLICIDAD?**

Este espacio (255x85mm) por solo:

información:
Tel 610 73 20 37
redaccion@informamotor.com

0,04€

+ I.G.I.C. ...

Tirada: 10.000 ej. x 0.04 = 400€

Un "Cross-over" mezcla de diferentes géneros automovilísticos

Probamos el Peugeot 3008

Tuvimos el pasado mes la ocasión de probar un coche presentado en Tenerife no hace mucho tiempo. Automotor puso en nuestras manos el nuevo Peugeot 3008.

Construido en la fábrica de Sochaux, en el Este de Francia, su innovador concepto y sus prestaciones son el fruto de la experiencia y de los valores tradicionales de la marca del León.

Perfecta y fácil la conexión con el teléfono móvil

Arquitectura general

El 3008 consigue combinar un volumen monocuerpo con parabrisas adelantado con elementos tomados del mundo de los SUV como la apertura hacia abajo de la parte inferior del portón trasero (o hobby), los cristales laterales en caída o una posición de conducción elevada...

El diseño del vehículo sublima esta mezcla de géneros. Sus proporciones equilibradas y sus líneas, que fusionan dinamismo y robustez sugieren un contenido innovador.

Bajo su carrocería volumétrica, el conductor ocupa un puesto de conducción ergonómico y de elevada personalidad.

Seguramente, gracias a la experiencia de la marca y a las tecnologías empleadas, el 3008 ofrece un comportamiento en carretera digno de las mejores berlinas, algo que suponía, al principio, todo un reto para un coche de "volumen alto".

Se ha puesto el mayor empeño para ofrecer un comportamiento en carretera de primer orden sin necesidad de sacrificar en absoluto el confort de los pasajeros. El 3008 se convierte en una nueva referencia en el universo de los vehículos volumétricos en términos de placer de conducción y de seguridad activa.

- Un generoso y atractivo techo de cristal de 1,60 m2 con el cual estaba equipada la uni-

dad probada, aumenta la luminosidad y la visibilidad.

Posee un magnífico maletero de 512 litros, con la posibilidad de aprovechamiento de un práctico doble fondo, y puede llegar a 1.604 litros con los asientos traseros abatidos.

El sistema de proyección de datos en el parabrisas permite, sin quitar la vista de la carretera, conocer en todo momento la velocidad a la que nos desplazamos.

El Bogé Wagon

Para conseguir un voladizo delantero lo más reducido posible, lo que permite mejorar tanto la estética del coche como su facilidad de uso en el día a día, era necesario desarrollar una viga delantera que resultara más fácil de reparar. El absorbedor Bogé (nombre de la empresa que patentó el sistema) es una innovación que cumple con el pliego inicial de condiciones.

Su principio de funcionamiento se basa en dos absorbedores de forma cónica situados entre la viga principal y la traviesa delantera que, en caso de choque, se deforman de manera programada contra sus propios soportes sin impactar con la traviesa y, por tanto, sin afectar al compartimiento del motor.

Una posición de conducción ideal

Un objetivo que la marca parece haber conseguido es procurar el máximo placer de conducción al usuario y pasó, ante todo, por optimizar la posición del conductor. La voluntad de reproducir una posición ergonómica, propia de una berlina, en un vehículo más alto, con un ángulo de volante confortable y que permite apreciar de la mejor manera posible el comportamiento del vehículo, comportó la necesidad de imaginar, desde el inicio del proyecto, algunas soluciones técnicas originales.

Así, la columna de dirección del 3008 está compuesta por tres articulaciones en lugar de dos para asegurar una posición perfecta del volante en relación al conductor.

Gracias a ello, la altura del "punto de visión" (altura de los ojos en relación a la carretera) alcanza 1.046 mm (101 mm más que en un 308) pero en cambio, el ángulo del volante en relación al eje del conductor es de 24,8°, es decir, estrictamente idéntico al del 308. Todo está, por tanto, en el lugar perfecto para ofrecer al conductor una posición alta y ergonómica para disfrutar de renovadas sensaciones.

Una aerodinámica optimizada

La arquitectura, el diseño y las dimensiones determinan un Cx de 0,296 para el 3008, cifra que le sitúa entre los mejores del segmento.

El habitáculo volumétrico proporciona a cada pasajero una estancia a bordo muy confortable.

En definitiva un habitáculo generoso con todos sus pasajeros.

Motores

En Gasolina: 1,6 l VTi 120CV caja 5V manual y 1,6 l THP 150CV con 6V manual.
En Diesel: 1,6 l HDi FAP 110CV 6V manual, 1,6 l HDi FAP 110CV 6V pilotada, 2,0 l HDi FAP 150CV con 6V manual y 2,0 l HDi FAP 163CV con 6V automática.

Precio

El 3008 está disponible desde 20.822 Euros.

José de la Riva



Lateralmente el 3008 ofrece la imagen de un coche muy moderno



En el centro de la personal trasera el león símbolo de tradición y calidad



Su aspecto general es el de un "Cros Over" con mucha personalidad



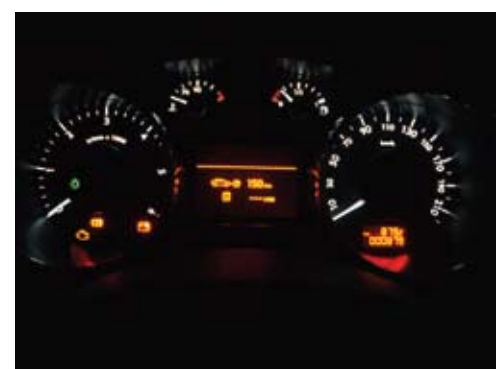
El puesto de conducción es muy ergonómico.



En el cristal se refleja información interesante.



En la consola todo está pensado



La iluminación del cuadro es perfecta

**LA PUBLICIDAD
NO ES UN GASTO**

**NO ES CARA NI BARATA.
ES EFECTIVA O ESTÉRIL**

FORMA PARTE DE LA SIEMBRA



LA PUBLICIDAD EFECTIVA
CONSULTA CON NOSOTROS EN REDACCION@INFORMAMOTOR.COM



Más seguridad en cualquier situación con el máximo confort

La nueva Clase E de Mercedes Benz

La nueva Clase E de Mercedes-Benz marca la pauta en su segmento de mercado en el capítulo de la seguridad, el confort y la compatibilidad medioambiental. La nueva berlina viene a afianzar el liderazgo de Mercedes-Benz en la gama alta con una combinación exclusiva de sistemas de asistencia a la conducción. Este elenco incluye, por ejemplo, el sistema de alerta por cansancio, las luces de carretera automáticas y un nuevo Tempomat con regulación de distancia que puede frenar a fondo automáticamente el vehículo si se detecta un peligro agudo de accidente.

Mejor coeficiente aerodinámico y consume hasta un 23% menos

Seguridad y confort

Mercedes-Benz ha incrementado en la nueva berlina el confort en recorridos largos, un atributo típico de la Clase E desde sus primeras generaciones.

Esto se logra con una técnica inteligente para la carrocería —que alcanza una rigidez hasta 30% mayor—, asientos mejorados y un tren de rodaje de nuevo desarrollo, con amortiguadores que se adaptan automáticamente a la situación del vehículo en el tráfico. La suspensión neumática disponible como opción trabaja en combinación con un sistema de amortiguadores con regulación electrónica progresiva.

BlueEFFICIENCY

La considerable reducción del consumo se debe no sólo a los nuevos motores. También al paquete de medidas BlueEFFICIENCY para la Clase E. Los ingenieros de todos los departamentos de desarrollo han optimizado componentes y equipos (reduciendo su peso, eligiendo una nueva forma, mejorando su funcionamiento y optimizando la gestión energética) con el fin de ahorrar combustible.

Otras medidas BlueEFFICIENCY son, por ejemplo, los nuevos neumáticos con una resistencia a la rodadura 17% menor, la regulación variable en función de la demanda del alternador, la bomba de combustible, el compresor del aire acondicionado y la bomba hidráulica de la servodirección, y la función de parada y arranque ECO, que apaga el motor del nuevo E 200 CGI si el vehículo se encuentra al ralentí. Los indicadores en el velocímetro informan al conductor sobre el combustible que consume actualmente su vehículo (en litros por 100 km), y le indican cuándo es aconsejable cambiar a una marcha más larga en aras de una conducción más económica y ecológica.

Mejora aerodinámica

Una fase especialmente importante de este trabajo ha sido el perfeccionamiento aerodinámico de la berlina en el túnel de viento: la nueva Clase E alcanza un coeficiente de resistencia c_x de 0,25 y es por tanto la berlina de gama alta más aerodinámica del mundo. El nuevo modelo supera en un 4% a su antecesor, conocido ya por sus excelentes parámetros aerodinámicos.

Esta reducción es suficiente para ahorrar unos 0,25 litros cada 100 kilómetros al circular a 130 km/h por autopista. Entre otras medidas de perfeccionamiento aerodinámico cabe mencionar la persiana detrás del radiador con regulación automática.

Nuevos Motores

La gama de motorizaciones de la nueva Clase E consta de propulsores de cuatro, seis y ocho cilindros, con un abanico de potencia de 136 a 525 CV. Los grupos de cuatro cilindros son mecánicas completamente nuevas de inyección directa, que desarrollan mayor potencia y un par motor más elevado a partir de una cilindrada menor en comparación con los motores V6 del modelo anterior. Mercedes-Benz ha elegido una estrategia de motorización que consiste en utilizar motores turboalimentados de baja cilindrada en lugar de propulsores atmosféricos de alta cilindrada. De ese modo se reducen el peso y las pérdidas por fricción mecánica, y

se logra un diagrama característico que ayuda a reducir el consumo.

Nuevos motores diésel CDI de cuatro cilindros con un consumo de 5,3 litros y emisiones de CO₂ de 139 gramos por kilómetro

La Clase E sale a la venta con una generación completamente nueva de motores diésel, representada por tres propulsores de cuatro cilindros. Estos grupos operan con la versión más reciente de la inyección directa common rail, inyectores piezo-eléctricos especialmente rápidos, recirculación de los gases de escape de mayor rendimiento y un nuevo turbocompresor de dos etapas, que garantiza un desarrollo espontáneo del par desde la gama baja de revoluciones y un excelente diagrama característico de potencia. Expresado en cifras: el E 250 CDI BlueEFFICIENCY desarrolla 204 CV y entrega un par motor de 500 Nm, 25% más que el anterior motor diésel V6. Al mismo tiempo precisa aproximadamente 23% menos combustible: sólo 5,3 litros cada 100 kilómetros (medido en el ciclo mixto normalizado europeo). Esto equivale a emisiones de 139 gramos de CO₂ por kilómetro.

El nuevo motor diésel de cuatro cilindros impulsa también el E 200 CDI BlueEFFICIENCY con 136 CV y el E 220 CDI BlueEFFICIENCY con 170 CV, que se contentan igualmente con 5,3 litros de combustible cada 100 kilómetros.

A la cabeza del elenco de grupos diésel de la nueva Clase E se encuentra el E 350 CDI BlueEFFICIENCY con seis cilindros y una potencia nominal de 231 CV, que precisa cada 100 kilómetros unos 0,5 litros de combustible menos que el anterior E 320 CDI. A partir de otoño de 2009, este motor diésel V6 estará a disposición también en una versión BlueTEC.

Precio

Desde 42.100 euros.



Un interesante trabajo de diseño le proporciona un c_x de 0,25 superando en un 4% a la versión anterior.



La zaga tiene una fuerte personalidad sin renegar de su "aire de familia"



Impresionante y atractivo el aspecto del nuevo Clase E



El cuadro de instrumentos completísimo



Luz de día con tecnología LED.



En la parte trasera tres cómodas plazas.



En el puesto de conducción, ergonomía y confort.

¡¡Sumérgete bajo el azul del mar... !!



ACUC
training center



SEADIVE
CENTRO DE BUCEO SEADIVE
RADAZUL / TENERIFE



authorized
ACUC
distribuidor

Estamos muy cerca de ti con 300 m² de instalaciones, personal titulado, aula multimedia, gimnasio, vestuarios y duchas, equipos y material de primera, carga propia de botellas, embarcaciones y la mejor seguridad.

- Bautizos Marinos
- Cursos de buceo ACUC todos los niveles
- Inmersiones diarias de Martes a Domingo
- Actividades y eventos

CENTRO DE BUCEO SEADIVE
 Centro Formativo y Distribuidor Autorizado ACUC
 Avda. Colón s/n. Edificio Botavero, local 1. Frente al muelle deportivo
 38109 Radazul (bajo), El Rosario, Tenerife
 Tel.: 922 681 705
 info@seadive.es

www.seadive.es

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



Zündapp Janus

Para intentar hacer frente a la cada vez menor demanda de motocicletas, los talleres Zündapp optaron por construir un automóvil con un estilo alejado absolutamente de lo convencional.

El Janus no era una construcción propia ya que se basaba en el prototipo de Dornier Delta desarrollado en 1955 cuyos derechos de fabricación Dornier había cedido a Zündapp.

Lo interesante del concepto era que los ocupantes de este automóvil con un frontal y una trasera idénticos se sentaban espalda contra espalda. La utilidad de innova-

ción la aclaraba un comunicado de prensa: "¡Una construcción automovilística futurista! Los cuatro asientos están situados espalda contra espalda".

Probablemente, el Janus era demasiado futurista, y sólo unos pocos mostraron interés por adquirir este curioso modelo

Redacción

Marca	Zündapp
Modelo	Janus
Cilindrada cc	248
Cilindros	1
CV	14
kW	10,2
Fabricación	1957-1958
Uds. Fabricadas	6.902

SUDOKUS

SENCILLO

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

SENCILLO

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

MEDIO

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

DIFICIL

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