



Rallye de Portugal Triplete de Citroën

Págs. 12 y 13

En un rallye con muchas alternativas se produjo un triplete de la marca francesa. Sebastian Ogier, Sebastian Loeb y Dani Sordo que volvía al podio despues de mucho tiempo.

F1 Turquía 1º Hamilton, 2º Button y 3º Webber

Pág. 15

Un gran premio con dominio absoluto de Red Bull pero que ganaron los de McLaren por una maniobra poco afortunada de Sebastian Vettel que quiso adelantar a su compañero Marc Webber. Una lección para no olvidar nunca.

Novedades: SEAT Exeo (Pág. 15) - Volkswagen Multivan (Pág. 14)



Líderes en limpieza de vehículos Sin Agua

Exclusivo servicio a domicilio



Delegación Ecowash Santa Cruz Centro
Delegación Ecowash Costa Sur

Móvil: 637 047 118

Seguimos afectados por la crisis

El motociclismo de todos

La verdad que tener que hablar dos veces del mismo tema no me gusta, sobre todo cuando es algo negativo y que afecta a esto que tanto queremos que es nuestro motociclismo.

Pero después de ver arrancar los campeonatos provinciales y regionales, o mucho cambian las cosas o me temo que acabaremos el año con parrillas muy cortas en todas las especialidades. Es cierto que los recortes económicos son

serios e importantes pero lo peor que es siento que hay una apatía generalizada en muchos pilotos. Nunca ha sido fácil correr en canarias, y mucho menos barato, pero con pequeños apoyos se sacaban proyectos adelante. Ahora eso no ocurre. El esfuerzo que supone tener y preparar una moto ya no es prioritario para la mayoría de esos pilotos y nos encontramos con ese descenso tan grande de licencias e inscripciones. Lo bueno es que los

que corren nos están haciendo disfrutar más que nunca. Y eso si es bonito. Estamos viviendo carreras muy equilibradas y llenas de emoción. El moto cross sigue siendo la joya de la corona del motociclismo en Canarias y la velocidad con el circuito de San Miguel como sede principal pues tenemos lo mejor. Me alegro mucho de la presencia consolidada de los quads. Sí, esos que tanto he defendido y tanto he criticado. Pues ahora hay seis o siete pi-

lotos que lo dan todo en cada carrera y nos brindan el mejor de los espectáculos. Gracias amigos de los quads, ahora se merecen todo el respeto y las mejores galas para que puedan seguir corriendo.

Decía que el MX triunfa en canarias y la velocidad, la alta velocidad fuera de canarias, y es que lo de los hermanos Alonso, no tiene calificativo. Sin duda se merecen un artículo para ellos solos y lo tendrán en el próximo número. Sir-

va esto como adelanto. Tanto Juan Antonio como Fran han hecho un esfuerzo muy grande para hacer el nacional de velocidad en Stock Extreme y ahora forman parte de ese grupo de pilotos especiales que tienen su hueco en el nacional, apreciados y admirados por todos. Enhorabuena amigos porque se lo merecen.

Espero que en Julio pueda hablar de cosas más bonitas y noticias mucho más alegres.

Yiyo Dorta

Esto va por ciclos

Desparpajo juvenil

Hace apenas unos meses que, ante el inminente comienzo de los distintos campeonatos del mundo del motor, intentaba transmitir mis predicciones como si de un renombrado futurólogo se tratara. Y la verdad que, hasta el día de hoy, no iba mal encaminado, pero ante los resultados de los nuestros en el comienzo de este Mundial de Motociclismo, no dejo de estar sorprendido.

La categoría de 125 cm³, está siendo más espectacular si cabe que lo que podíamos recordar en temporadas pasadas. El margen de error que se pueden permitir es mínimo, miras para el box a mirar la información que te ofrece tu equipo y te pasan 5 que te recuerdan que la lucha está en

la pista. Llegas a última vuelta líder de carrera y cuando acaba la carrera, como te descuides, no sales ni en la foto. La verdad que para el espectador es precioso. Pero para quién se está batiendo el cobre sobre esos misiles de 125 debe ser estresante, aunque seguro que sumamente divertido, no en vano están disfrutando de una de las premisas del decálogo motero "el camino más cercano entre dos puntos es el de mayor número de curvas", encima lo realizan con la toda seguridad posible, pues "miel sobre hojuelas".

La categoría de Moto 2, habría que definirla como "el espíritu de una copa mono-marca" donde, en teoría, todos van con material igual al contrario y todo el truco está en saber

sacar el máximo rendimiento a lo que recibes. Ahora entra el factor presupuesto, que te permite desarrollar, probar y fabricar esos chasis que te den esa décima de segundo para estar delante. No en vano en los últimos entrenamientos del GP de Le Mans, estaban 20 pilotos en apenas 1 segundo. Las salidas son espectaculares y, por la cantidad y las prisas que tienen todos, parece que estas en cualquier semáforo de la ciudad condal. Cambiamos las 600 por la Scoopy, y el mono por el traje, y otro gran premio en España.

Y la categoría de Moto GP con los mismos de los últimos años pero con distinto resultado. Ya comente que estaba seguro de que Lorenzo ganaría muchas batallas pero no la

guerra. Ya no estoy tan convencido, esta fortísimo y lo más importante: rueda a ritmo desde el principio pero según se va vaciando el tanque de su Yamaha logra marcar diferencias. Valentino quizás esté pagando la lesión producida mientras practicaba motocross con su amigo Simoncelli pero mucho me temo que estamos ante una de sus temporadas más difíciles. Lo de Pedrosa no sabría explicarlo, no se le ha olvidado pilotar, pero aún siendo rapidísimo en el paso por curva no parece que tenga ese plus del que antes gozaba, quizás algo de falta de confianza en su moto y se tiene que estar muy bien amueblado para que tu corazón mande al puño derecho una orden que tu cabeza sabe que no es

la correcta. Stoner pasando un nuevo calvario. La imagen en su box llorando es preocupante porque denota problemas, te caes por error, por problema mecánico y dices: "esta es la explicación", pero me dio la sensación de desolado y sin encontrar solución a lo sucedido y eso es malo... Ahora llega Mugello, puede marcar y clarificar lo que puede suceder en un futuro. Que continúe el espectáculo y que permita que lo puedan protagonizar todos los actores. Al ritmo al que se rueda es fácil hacerse daño pero eso ha pasado a lo largo de la historia. Que no se repita.

Un saludo

José Gregorio Rguez. del Rosario

DHS-ELECTRONICA.COM

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: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

La nueva reforma de la Ley de Tráfico

Ver, oír y callar

El pasado 25 de mayo entro en vigor la nueva reforma que modifica y amplía la Ley de Tráfico, aunque algunas de las medidas ya se pusieron en marcha el pasado 24 de noviembre de 2009, en materia sancionadora, es posible que usted lector todavía no las conozca, ni las anteriores ni las que han llegado... Y me van a perdonar pero no les voy a hacer un resumen de la Ley ni de las reformas nuevas, no es mi propósito en esta ocasión, por esta vez se lo dejo al Estado, con su psicología y marketing relacional, que lo hará mejor sin duda. Y así evito errores de interpretación que los tengo y tendré en mi opinión pero por lo menos ustedes mismos la verán y sacarán sus propias conclusiones.

Y es que "Cambiamos para mejorar" según nos dice el eslogan de la campaña que ha puesto en marcha la DGT para explicarnos a los ciudadanos de este país, las claves de esta reforma. Una más de las tantas

reformas que están aplicando para mejorar la seguridad y conseguir que nuestras carreteras sean más seguras. Hasta ahí bien, porque todo es válido para avanzar por una sociedad más comprometida con la seguridad y responsabilidad. Por eso aprovechen porque a nuestra disposición han puesto una nueva campaña de spots en televisión, cuñas de radio, folletos y todo tipo de información en internet, por ejemplo en <http://www.reformaleydetrafico.es>

Lo que si les digo es que una vez más estamos ante otra adaptación y actualización de normas legales sobre tráfico, sanciones, etc. que parecen la entrega de una tira de tebeos de la época de nuestros abuelos. Y serán necesarias todas ellas o gran parte, no digo que no, y desde luego tienen todo mi apoyo y respeto para la defensa de la seguridad de todos y cada uno de los ciudadanos, peatones y conductores.

Pero esta reforma llega con polémica y está siendo muy criticada, porque la mayoría de las asociaciones de conductores y otras organizaciones, la califican como una "ley recaudatoria", porque más bien parece una campaña de ofertas de una gran centro comercial que nos ofrece ahora pagar con descuentos por pronto pago y encima nos pueda llegar la sanción por e-mail, etc. Ahora con el texto aprobado, se limita las infracciones en las que se pierden puntos del permiso de conducir. Solo podrá sancionarse al conductor que estacione o pare en el carril bus, así como al que exceda su velocidad de 120 Kms/h, en autopistas o autovías, con lo que se elimina el "margen de error" del 10% de ese exceso, existente hasta ahora y, también, se permite el uso de aparatos detectores de radar, pero se sanciona a quienes utilicen inhibidores de radar. Es decir según esto, el conductor que vaya por un autovía con el

límite impuesto de 120 km/h máximo, y vaya entre 121-150 Km/h es una sanción grave y pagará por ello una sanción de 100 € y no le restan puntos, pero si va entre 151 -171 Km/h pagará una sanción de 300 € y 2 puntos menos, y si va entre 171-180 Km/h pagará 400 € y 4 puntos menos, y si va entre 181-190 Km/h pagará 500 € y 6 puntos menos, y si excede de los 191 Km/h es una sanción muy grave y por ello pagará 600 € y 6 puntos menos (eso sí lo cogen porque a esa velocidad llegará a su destino con problemas de "jet-lag"). Nada fomenten las carreras de F1, para ver más diversión y accidentes en directo en nuestras propias carreteras... porque cómo cada día hay más cámaras las grabarán y las mandarán a un programa estilo videos de primera ¿Así adónde vamos a ir a parar?

Otros ejemplos para anotar, pues que pagar las multas en los 20 primeros días conllevará una reducción del 50%...

de ahí la expresión de "pago express". Pero si no se paga pronto y se presentan alegaciones, no habrá descuentos. Si no se formulan alegaciones, el cobro será por vía ejecutiva en 30 días.

Y es que hasta tras la aparente preocupación por la seguridad vial, lo que esconde realmente la reforma es un afán lucrativo de las Administraciones y ello, a costa de mermar las garantías de los conductores, a los que se obliga a pagar más y más rápidamente. Ahora lo que creo puede ser lo más fuerte de todo es que dicen que puede ser ilegal en alguno de sus artículos, porque vulnera de manera directa la propia Constitución y otras leyes de rango superior, pasando por alto la presunción de inocencia de los conductores, siendo su único objetivo cobrar a toda costa las multas de tráfico.

Me voy en guagua, y me bajo en la siguiente parada...

José A. Fernández

La nueva norma abre el mercado a los talleres independientes

Reglamento de reparación de vehículos

Un nuevo reglamento abre el mercado a los talleres independientes de reparación de vehículos

La normativa, aprobada por la CE, entrará en vigor el 1 de junio y reforzará la competencia, castigando a los fabricantes que denieguen a los talleres no oficiales el acceso a la información técnica necesaria.

La Comisión Europea aprobó el jueves un reglamento que pretende impedir que los fabricantes de automóviles discriminen a los talleres independientes, según informa en un comunicado Asintra, la Asociación Industrial de Talleres de Reparación de Automóviles de la provincia tinerfeña.

Las nuevas normas, que entrarán en vigor el 1 de junio, reforzarán la competencia en el mercado de la reparación y el mantenimiento al mejorar el acceso a la información técnica necesaria para las reparaciones y facilitando la utilización de piezas de repuesto alternativas, haciendo posible que se abaraten los precios. Dichas normas permitirán a la Comisión luchar contra las prácticas abusivas de los fabricantes en materia de garantías, que consisten en exigir que las reparaciones se efectúen únicamente en los talleres por ellos autorizados. Esta normativa reducirá también los costes de distribución de los vehículos nuevos al eliminar las normas demasiado restrictivas.

"Creo firmemente que el nuevo marco reportará ventajas perceptibles para los consumidores, al reducir los gastos de reparación y mantenimiento, que representan una parte excesiva del coste total de un vehículo a lo largo de su vida. También reducirá los costes de distribución, gracias a la eliminación de las normas demasiado restrictivas", declaró el vicepresidente de la Comisión y Comisario de Competencia, Joaquín Almunia.

Más competencia y menos abusos

En concreto, el reglamento recién aprobado introduce un límite máximo de cuota de mercado del 30%, por encima del cual los acuerdos

entre fabricantes de automóviles y talleres de reparación autorizados ya no disfrutarán de la exención por categoría, adaptando así las normas al marco general (Reglamento n° 330/2010, de 20 de abril de 2010, relativo a la exención por categorías aplicable a los acuerdos verticales). Esto facilitará la lucha de la Comisión contra los posibles abusos en detrimento de los consumidores y reforzará la competencia entre reparadores autorizados y reparadores independientes.

Asimismo, mejorarán el acceso de los talleres de reparación a los repuestos de otras marcas, que pueden representar una parte importante de los costes de reparación. Datos importantes para los consumi-

dores, ya que se calcula que las facturas de las reparaciones representan más de un 40% de los gastos totales que implica la posesión de un vehículo.

Entre otros detalles, los fabricantes de automóviles ya no podrán supeditar la aplicación de la garantía a que el cambio de aceite o cualquier otro servicio se hayan efectuado únicamente en los talleres autorizados. Los fabricantes sí podrán exigir que las reparaciones cubiertas por la garantía –que pagan ellos– se lleven a cabo en su red autorizada.

Redacción



¿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.

Del convenio entre el Cabildo y la Federación de Automovilismo Entrega de ayudas a pilotos

La Corporación insular mantiene un convenio con la Federación para sufragar los gastos de desplazamiento a pruebas de carácter nacional.

El consejero de Deportes del Cabildo de Tenerife, Dámaso Arteaga, y el presidente de la Federación Interinsular de Automovilismo de Santa Cruz de Tenerife (FIASCT), Benito Rodríguez, realizaron el acto de entrega de las ayudas a los pilotos tinerfeños de automovilismo que han participado en pruebas y campeonatos nacionales durante 2009. En el acto también estuvieron Juan Hernández y Eduardo Sánchez, vicepresidente y secretario de la FIASCT.

Arteaga felicitó a todos los deportistas por su participación en las diferentes pruebas e indicó que **“el automovilismo es un deporte que requiere mucho sacrificio y esfuerzo económico y el Cabildo va a seguir apoyando a la cantera”**. Por su parte, Rodríguez

agradeció el apoyo prestado por el Cabildo y animó a los deportistas **“a presentar proyectos para esta temporada porque, a pesar de las dificultades que todos conocemos, tenemos que seguir luchando por este deporte”**.

La Corporación insular mantiene un convenio con la FIASCT mediante el cual aporta 18.000 euros para ayudar a sufragar diversos gastos derivados de la participación de pilotos tinerfeños en pruebas y campeonatos del calen-

dario nacional. Los pilotos beneficiados con las ayudas son Borja Álvarez Luis y Neftalí Martín Díaz (categoría KZ-2) Diego Rodríguez Riley y Abián Cruz Fariña (categoría KF-3), Francisco Javier Suárez (categoría KF-2) y Diego

Placeres Hernández (categoría Alevín), quienes han participado en diferentes competiciones a lo largo del año en la modalidad de kart.

Redacción



El Cabildo de Tenerife continuará apoyando a la cantera del automovilismo isleño.

Entregado el galardón en la sede social a Rubén J. Martín Yumar Piloto del Año 2009 Peña Racing La Verga

Se entregó el galardón de Piloto del Año en la Provincia de S/C de Tfe, que recayó en el joven piloto norteño Rubén Jonay Martín Yumar, cerrando así una temporada 2009 llena de éxitos y triunfos.

Según comentan los miembros de la Peña *“Felicitamos a nuestro Piloto del Año, por la temporada realizada, y que los logros y triunfos continúen en esta, además agradecemos también la presencia de la Concejala de Deportes del Ayuntamiento de los Realejos Luisa Salazar, de todo el equipo Labrador Motorsport, y a todos los amigos que estuvieron presente en esta entrega.”*

Asimismo aprovechamos para felicitar a todos los pilotos por la temporada 2009, en la que nos brindaron un excelente espectáculo en cada una de las pruebas, y animarlos de cara a esta temporada 2010 en la que les deseamos a cada uno una temporada llena de éxitos.”

Redacción



Rubén Jonay Martín, por su trayectoria durante 2009, se hizo acreedor del preciado galardón que ya es un clásico todos los años en la provincia tinerfeña.

Esta vez se celebró, en Gran Canaria, los días 8 y 9 de Mayo V Encuentro Regional del Club V-Strom



Foto "para la posteridad" de todos los integrantes del V Encuentro.



Durante el trayecto reinó un magnífico ambiente.

Un evento abierto a todos los moteros por igual, como también su Foro en internet, donde da cabida a todos los usuarios de motocicletas aunque con mayor participación de Suzukis modelo V-Strom, versiones DL 650 cc y DL 1.000 cc. Pues bien este año ha sido especialmente emotivo porque se unieron también a la cita el Club Amigos Varadero, más conocidos como los Varacanarias que reúne a V-Strom y otras tantas motos de trail, naked, custom, supermotard, cruiser, turismo... en definitiva todo 2 y 3 ruedas, sin restricciones de marcas ni etiquetas.

Entre todos se congregaron un total de 40 motos y otros tantos pilotos y artilleras. Porque en esto de los herma-

namientos moteros, algunos seguimos pensamos que todas las motos tienen cabida, solo basta la condición de "buen rollo".

Un recorrido estudiado

Así que dejando atrás la crisis, las obligaciones cotidianas y con una sana energía, se lanzaron durante dos días a disfrutar con sus máquinas de varias rutas, devorando varios cientos de kilómetros en buena compañía y admirando los paisajes de la tierra de Gran Canaria. El primer día, sábado, la imagen de la salida fue espectacular por así decirlo, con una formación a modo de serpiente multicolor de 1 Km de largo que llama la atención sin lugar a dudas... Así la ruta

transcurrió desde La Palmas, saliendo desde el C.C. La Ballena, hacía Bañaderos, Guía, Montaña Alta, con una parada en Fontanales, Artenara, y en Cruz de Tejeda para hincar el diente a unos improvisados bocatas, para seguir hacia Ayacata, Presas de las Niñas, y en Mogán una parada para el café, siguiendo hacía Amadores (foto de grupo) y finalmente dirección hacia Las Palmas, por la carretera vieja. Y como suele ser habitual en estos encuentros, no faltó esa misma noche, una cena

de hermanamiento entre los amigos y conocidos de ambos grupos moteros, en el Bodegón el Biberón, en la zona de las Canteras, en Las Palmas. Ya en el segundo día, domingo, una ruta corta, debido a un cambio de horarios del transporte marítimo, para los que tomaban rumbo a Tenerife y a otras islas como el Hierro. Así que se salió desde La Fuente Luminosa en la Avenida de Canarias de Las Palmas, hacia Teror, visitando el rastrillo y el santuario de La Virgen del Pino, continuando hacia San

Mateo, Santa Brígida, Tafira, Tamaraceite y llegada al muelle de Las Palmas a las 15:30 horas.

Finalmente solo decir que me comentan que en los próximos encuentros esperan verse de nuevo y continuar con esta sana costumbre de montar en moto, siempre respetando las normas y esperando que nuestras carreteras sean cada vez más seguras.

Mi saludo a todos los moteros...V

José A. Fernández



Cartel anunciador del evento del año 2010



estiauto
TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN
TALLERES DE CHAPA Y PINTURA

Subida al Mayorazgo, 6 - 38108 Santa Cruz de Tenerife
Citas: Tel.: 922 882 783 - 922 209 602 Fax: 922 882 835
email: atencionalcliente@estiauto.com
Horario de atención de lunes a viernes de 07:00 a 17:00 horas
Recojemos y entregamos su vehículo en toda la isla



En el acumulado entre Enero y Abril se elevó un 74%

Toyota dispara su producción mundial

Toyota Motor Corporation, el primer fabricante mundial de automóviles, eleva un mes más su producción mundial

El cierre del año fiscal se salda con un beneficio neto de 1.778 millones de euros

En el mes de Abril de 2010 Toyota Motor elevó una vez más su producción mundial en un 61,5% (591,109 uds). Incluyendo a sus filiales Daihatsu e Hino, en el mes de Abril, la producción se elevó en las tres marcas un 53,8% (667,495 uds).

En el acumulado entre Enero y Abril de este año TMC elevó su producción en un 74% (2, 663,511 uds), cuando el Grupo, es decir, Toyota, Daihatsu e Hino, elevó su producción en un 62,8% (2, 979,239 uds) en comparación al mismo periodo del año anterior.

Este incremento en la producción global, consecutivo en los últimos 9 meses, ha sido posible debido al aumen-



to en casi todas las regiones productoras.

Por otra parte, al finalizar el año fiscal 2009-2010 (desde el 1 de abril de 2009 a 31 de Marzo de 2010) Toyota Motor Corporation obtuvo unos ingresos netos de 209,4 billones

de yenes, los que representa un incremento a unas pérdidas de 437 billones de yenes respecto del ejercicio anterior. Un beneficio neto por operaciones estimado en 1.778 millones de euros.

Las ventas consolidadas

de vehículos para el año fiscal 2009-2010 ascendieron a 7,24 millones de unidades, lo que representa una disminución de 33 mil unidades en comparación con el año fiscal anterior.

TMC estima que las ventas consolidadas de vehículos

para el año fiscal que terminará el próximo 31 de marzo de 2011 serán de 7, 290,000 unidades, lo que representa un incremento total de 53,000 unidades desde el año fiscal 2010.

Redacción

Próxima cita 12 y 13 de Junio CER en el circuito de Albacete

Trofeo Abarth 500 Europa

Se disputó en Hockenheim el primer meeting del Trofeo Abarth 500 Europa, con la presencia de Difisa Racing y sus pilotos Marc Carol y Francesc Gutiérrez. Esta copa monomarca tiene un formato de dos carreras al Sprint, con la posibilidad de que 2 pilotos puedan compartir el vehículo.

El circuito alemán de Hockenheim ha sido protagonista este pasado fin de semana de la vuelta a los circuitos de Abarth. El equipo español Difisa Racing, formado por los pilotos Marc Carol y Francesc Gutiérrez, con la asistencia técnica de Difisa, preparador oficial Abarth en Cataluña, ha terminado esta primera competición con la segunda posición en la clasificación general del campeonato europeo.

Una veintena de pilotos procedentes de 7 países (España, Italia, Francia, Portugal, Reino Unido, Luxemburgo y Alemania) participaron en

esta prueba. Entre ellos, destacaron los dos españoles, debutantes en este campeonato, cuya primera edición se celebró la temporada pasada.

Continuando con la más pura tradición de la Casa del

Escorpión, Abarth organiza a nivel internacional este trofeo monomarca en el que se compite con el Abarth 500 Assetto Corse. El vehículo, con una potencia de 190 CV y todos los componentes ne-

cesarios para ser un verdadero coche de carreras, es adaptado directamente en los talleres de la marca en Mirafiori y se vende a los pilotos "listo para competir" a través de una red exclusiva de concesionarios.

El italiano Nicolas Baldam ha conseguido el mejor tiempo en este primer "meeting", seguido de los dos pilotos españoles. Fiel a la tradición de la marca, la parrilla de salida era un fiel reflejo de la apuesta por la "democratización" de las carreras. Al mando de los diferentes Abarth 500 Assetto Corse se encontraban pilotos jóvenes y consagrados, celebridades, aficionados al automovilismo, etc.

El calendario de competiciones para la temporada 2010 consta de cinco pruebas, con dos carreras cada una. Todas ellas se celebran en los principales circuitos europeos: Hockenheim (30 mayo), Imola (4 julio), Salzburgo (25 julio), Brands Hatch (5 septiembre) y Monza (24 octubre).

El vehículo con bandera española participará, además, en diversas pruebas españolas.



Al mando de los diferentes Abarth 500 Assetto Corse se encontraban pilotos jóvenes y consagrados, celebridades, etc.

Redacción

Cerca de 140 jugadores en la cita anual X Torneo Rahn Star de Golf

Tenerife, 25 de mayo de 2010. Rahn Star renueva su compromiso con el Golf, organizando el Torneo de esta modalidad deportiva, que integrado en el MercedesTrophy, ha logrado ser pionero y una de las primeras concesiones que se asociaron a la Marca para desarrollar el Circuito.

Se celebró en las instalaciones del Club de Golf Las Américas, que en su larga historia ha atesorado un reconocido prestigio nacional como uno de los mejores campos de nuestra geografía, concluyó su primera edición con el triunfo del golfista John Gernon que acumuló 40 puntos.

El encuentro congregó a 137 jugadores amateurs que salieron alternativamente desde el tee del 1 por orden de handicap. Fue una competición muy reñida, puesto que en segunda posición quedó Jose Manuel García Díaz, a tan sólo un punto del primer clasificado.

La buena acogida del Torneo, cuya final nacional celebrará del 12 al 15 de septiembre en el Hotel Rompido Golf (El Rompido-Huelva), está generando unas cifras de participación que han alcanzado las previsiones más optimistas, superando las solicitudes de inscripción inicialmente

asignadas al mismo, en línea con el éxito que caracteriza al MercedesTrophy, que este año celebra su XXIII edición.

El Trofeo llegará a 14 ciudades, cuyos principales clubes de golf actuarán como anfitriones de los 28 Torneos en que participarán los más de 4.000 jugadores inscritos.

Redacción



El torneo es ya un clásico de prestigio que convoca una gran cantidad de inscritos.

Los ganadores fueron los siguientes:

Clas.	Cat.	Jugador	Ptos.
1º	1ª	John Gernon	40
2º	1ª	Jose Manuel García Díaz	39
1º	2ª	Mª Eulalia de la Rosa	37
2º	2ª	Jose Hermoso Varela	37

- Drive más largo Femenino (hoyo 18): **Georgina Day** 211m
- Drive más largo Masculino (hoyo 18): **Michael Bharwany** 257
- Mejor Golpe en Par 3 Mercedes-Benz (hoyo 8): **Antonio Bosa** a 1,79 m
- Forrabolas: **José Navarro Segura**
- Mejor Golpe en Par 3 (hoyo 13): **Modesto Campos** a 1,53m consiguió el premio especial del hoyo Julián Martín consistente en un jamón ibérico puro calidad gourmet, el mismo que pudieron disfrutar todos los jugadores al pasar por dicho hoyo.

Primer clasificado provisional del Cto. Regional de Montaña GrR3 Noticias del equipo Aucasa Honda



El Honda Civic Type R, pilotado por el ya experimentado piloto Eduardo Quintero, está obteniendo inmejorables resultados en la categoría R3.

Vibrantes tres primeras pruebas de montaña de la temporada, la vivida en la 27ª Edición de la Subida a El Time en tierras Palmeras los pasados días 23 y 24 de Abril, la 28ª Subida a San Miguel en la isla de Tenerife el pasado 8 de Mayo y la I Subida Alajeró en La Gomera el 22 de Mayo, para el Equipo de Aucasa Honda que estrena este año el flamante Honda Civic Type R en la Categoría R3.

Después de disputadas estas tres pruebas el equipo de Aucasa se encuadra en primera posición del Campeonato Regional de Montaña y liderando el Grupo R3.

El equipo se encuentra muy motivado por los resultados y la experiencia adquirida en este comienzo de temporada, y agradece a sus patrocinadores y colaboradores el apoyo prestado.

Redacción

Le Mans. Campeonato del Mundo de Motociclismo

Los españoles, reyes de Francia

Hace muchos, muchos años que el motociclismo español no había dominado con tanta rotundidad un inicio de campeonato. Después de tres carreras no sólo podemos hablar de buenos resultados sino que tras el GP de Francia tres españoles lideran las tres categorías del Mundial y esto no parece ser fruto de la casualidad sino del trabajo realizado desde la base tanto por Dorna como por la RFME en el CEV. Los tres líderes Lorenzo, Elías y Terol salieron de este campeonato y ahora mandan en el Mundo, así que es totalmente recomendable seguir a través de informaMOTOR las páginas dedicadas al CEV. Los que protagonizan hoy las carreras del nacional son los líderes del futuro en el Mundial.

125cc. De nuevo triplete español

Y ya van tres. Primero fue Qatar, luego Jerez y ahora Le Mans. Y de nuevo una victoria para Pol Espargaró que no pudo partir desde la "pole position", este honor fue para Nico Terol, que llegaba como líder a Francia, pero sin haber conseguido nunca ser el más rápido en los entrenamientos. En Le Mans lo consiguió, seguido de Espargaró, Cortese y Márquez, aún resentido de su caída en el GP de Jerez. Desde los entrenamientos quedó claro que la victoria se la jugarían entre los pilotos españoles pero tras la salida Terol pareció querer escaparse y solo Espargaró se fue con él. La carrera se convirtió en un mano a mano por la primera posición y finalmente fue Espargaró quien se llevó el gato al agua. Tras ellos, a más de cuatro segundos rodaba el grupo formado por Bradley Smith, Efrén Vázquez, Marc Márquez y Sandro Cortese. El tercer cajón del podio parecía tener el nombre del británico pero en el último giro un hambriento Márquez primero y Vázquez después dejaron al segundo piloto de "Aspar" en la quinta plaza. Márquez completó el podio junto a Espargaró y Terol, quien continúa liderando la clasificación provisional del campeonato aunque tan solo con 2 puntos de ventaja sobre Espargaró.



125. Espargaró repitió victoria y los españoles coparon el podio de nuevo.



Kenny Noyes consiguió la "pole position" en su tercera carrera en el Mundial de Moto2.

Moto2 La segunda de Elías

Toni Elías no tiene pensado quedarse mucho tiempo en la categoría de Moto2. El de Manresa lo tiene claro, quiere regresar a Moto GP y quiere hacerlo como campeón del Mundo. En Le Mans demostró que va a por el título y aunque parece, desde fuera, que gana las carreras con facilidad, esta victoria tuvo que lucharla. Y la tuvo que luchar, primero con Jules Cluzel y Kenny Noyes y luego, aunque con más tranquilidad con Julito Simón. Tanto Noyes como Simón merecen una mención aparte. El primero por conseguir una pole en su tercera carrera en el Mundial, en un circuito que no conocía y al que poco a poco, en dos días, se adaptó a la perfección, según "él mismo porque es similar al circuito de Albacete". En carrera Noyes cayó en el quinto giro, pero dejó unas muy buenas sensaciones. El otro protagonista Simón, estrenaba chasis Suter en la Moto2 de "Aspar" y terminó la carrera en el segundo cajón del podio, un podio que completó el italiano Simone Corsi que mantuvo un duelo durante toda la carrera con Ianonne. Tras ellos, Talmacsi y el piloto del Tenerife 40 Pons Sergio Gadea que continúa progresando en su Kalex y que ya está quinto en la clasificación provisional de la categoría, clasificación que lidera Toni Elías, con 18 puntos de ventaja sobre Tomizawa, Corsi y Simón.

(Sigue en la pág. 9)



Toni Elías se afianza en el liderato de Moto2 con su segunda victoria en Le Mans.

(Viene de la pág. 8)

Le Mans - Moto GP

Lorenzo sin rival

A un par de semanas del GP de Italia en Mugello, la casa de Valentino Rossi, por primera vez le temen a Jorge Lorenzo. El mallorquín demostró en los entrenamientos de Le Mans tener un gran ritmo, como ya hiciera en Jerez. Su único fallo, hasta el momento estaban siendo las salidas pero los 20 ensayos después del GP de España le sirvieron para conservar tras la salida su segunda plaza en la parri-

lla por detrás de Valentino Rossi y tan solo unos metros por delante de Dani Pedrosa. Rossi empezó mandando y Lorenzo, decidido a plantarle cara a Valentino, fue el único en plantarle cara. En dos ocasiones intentó Lorenzo el adelantamiento y cuando por fin consiguió rebasar al italiano, impuso su ritmo y ni el mismísimo campeón del Mundo pudo seguirle. La de Le Mans fue una carrera atípica en la

que Lorenzo no encontró rival en Valentino que rodaba cómodamente en la segunda plaza seguido de Dani Pedrosa. Una nueva caída de Stoner en la carrera, la segunda de este año, dejó a Dovizioso y Hayden vía libre para ir a la caza de la tercera posición donde rodaba Pedrosa. Y a dos vueltas para el final Dovizioso y Hayden llegaron al de Castellar del Vallés. Pedrosa, con el aliento de Dovizioso

en la nuca cometió un par de errores que le dejaron la puerta abierta a su compañero de equipo y también a la Ducati del piloto de Kentucky, que se quedó por tercera vez este año a las puertas del podio. Sin embargo no fueron estos pilotos los que pusieron la salsa a esta carrera sino el grupo formado por los recién llegados, Aoyama, Melandri, Espargaró y Barberá. Los cuatro junto a Colin Edwards protagoniza-

ron una verdadera batalla de la que resultó ganador Barberá, quien finalizó octavo seguido de Espargaró. Tras esta nueva victoria de Jorge Lorenzo, éste se coloca como líder de la general con 9 puntos de ventaja sobre Valentino Rossi, aunque tratándose de estos dos pilotos, no hay nada que se pueda predecir. Solo hay que recordar que el año pasado llegaron a estar empatados a puntos...

Texto: Eva Ávila
Fotos: Yiyo Dorta



Jorge Lorenzo se mostró intratable en Le Mans ante Valentino Rossi

**amerAuto
canArias**

**Taller multimarca de mecánica
y electricidad del automóvil**

Subida al Sobradillo, 9; 38107 Barranco Grande; S/C de Tfe.
Telf. y Fax: 922 61 53 39; amerautocanarias@telefonica.net

**Servicio Rápido. Mantenimiento
Revisiones. Pre-ITV**



Campeonato de España de Velocidad Circuito de La Torrecica, Albacete, 2ª de 7

El circuito de Albacete acogió la segunda carrera de la temporada del CEV, y como siempre que acudimos a la ciudad manchega, todo es "sensacional", y por ello los pilotos no quisieron que se perdiera la magia, dando lo mejor de sí en las tres carreras de la mañana.

125GP

Después de lo ocurrido en Montmeló en la primera carrera, donde el debutante Alex Rins se hizo con el triunfo, los "gallitos" de la categoría estaban algo dolidos y no dejaron que esta vez nadie les comiera terreno. Tanto Maverick Viñales como Miguel Oliveira marcaron los mejores tiempos en los entrenamientos para dejar claro que ellos son los favoritos. Aunque las carreras tienen muchos cambios.

Maverick Viñales, piloto del Hune Racing Team, partió desde la pole y aunque la carrera al principio tuvo varios cambios, el piloto catalán se alzó con una rotunda victoria por delante del otro favorito, el piloto del Andalucía Cajasol el portugués Miguel Oliveira. Los dos pilotos fueron capaces de mantener las dos primeras plazas por delante del italiano Tonucci, que por momentos hizo peligrar el podio de Oliveira.

El líder de la provisional acabó sexto y el debutante, Alex Marquez, hermano del mundialista Marc fue décimo primero.

MOTO2

Jordi Torres lo bordó en su casa, y su compañero Dani Rivas le secundó en el podio de Montmeló. Se quedaron muchos de los favoritos fuera de la lucha por el podio. Albacete tenía que poner algunas cosas claras: quienes son realmente los favoritos. Aunque en una categoría nueva y tan igualada la sorpresa puede saltar en cualquier momento. La primera fue la ausencia de Jordi Torres de la pole, el piloto del Griful no tenía su fin de semana y andaba un poco perdido.

La pole fue para Carmelo Morales que venía con ansias

de revancha tras su pinchazo en Montmeló donde salió desde el pit lane y luego fue sancionado. Segundo lugar de salida para Torres y tercero un sobresaliente Ricky Cardús que venía de hacer cuarto en la primera carrera.

El tiempo estaba inestable y era probable que lloviera. Y eso ocurrió. Cuando solo habían pasado 4 vueltas se paró la carrera y se pospuso para el final de la jornada, la tele manda. El más listo de la primera manga fue Dani Rivas que viendo como todos cortaban al ver las gotas él siguió tirando para sacar unos segundo

de ventaja que luego le darían un podio. La segunda manga fue muy variable con varios pilotos luchando por la cabeza de la prueba pero teniendo en cuenta que tenían que sumar mangas, nada estaba claro. Al final el escocés del Team Monlau Kev Coghlan fue el mejor en el computo de las dos mangas por delante de Carmelo Morales que había ganado la segunda. La tercera plaza para Dani Rivas, que ya se había ido al box sin saber que era integrante del podio. Justo lo contrario le pasó a Iván Silva que su equipo le dio por tercero pero fue cuarto. Quin-

to Ricky Cardús y sexto Jordi Torres. El campeonato es liderado ahora por Rivas seguido de Coghlan y Torres. En Jerez la lucha será muy interesante.

STOCK EXTREME

El mano a mano de entre los dos Javis estaba nuevamente servido: Javi Forés claro dominador en Montmeló pero con un Javi del Amor en todo momento pegado a rueda pusieron lo mejor del día. La diferencia de Forés sobre Del Amor en toda la carrera fue de 970 milésimas, justo en la llegada a meta donde Del Amor ya venía nuevamente muy jus-

to de gasolina como le ocurrió en Barcelona.

Santiago Barragán logró nuevamente la tercera plaza por delante de Julián Mazuecos. Así las BMW y las Ducati parecen dominar el campeonato, motos que este año llegan al campeonato de la mano de Motorrad y de Ducati Barcelona.

Los canarios Juan Antonio y Fran Alonso: el primero realizó la mejor carrera de las dos últimas temporadas y acabaron el 16 y 18 respectivamente.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta



Viñales, Oliveira y Tonucci, los mejores de 125GP durante la rueda de prensa.



Kev Coghlan ganó su primera carrera en Moto2 tras la interrupción por la lluvia.



El tinerfeño Juan Alonso cosechó su mejor resultado en el CEV y casi puntúa.



Javi Del Amor es el único piloto que ha plantado cara a Forés en Stock Extreme.



Javi Forés lidera la clasificación de Stock Extreme con 50 puntos tras 2 carreras.

Prueba organizada por el MC Abona Cto. Regional de Velocidad en San Miguel

El campeonato regional de Supermotard tuvo su acto inaugural en el circuito de San Miguel de Abona junto a la tercera prueba del campeonato provincial de esta disciplina para las propias Supermotard, PitMotard y QuadMotard. El MC Abona ha sido el encargado de la organización de esta prueba y ha contado para ello con el apoyo del Excmo. Cabildo de Tenerife, Ilmo. Ayuntamiento de San Miguel de Abona, Federación Canaria y Federación Tinerfeña de Motociclismo. La jornada comenzó con los entrenamientos libres de Supermotard para dar paso a los oficiales de Pit Alevín, PitMotard y QuadMotard, que por segunda vez acudían al circuito de San Miguel. El más rápido de los pequeños pilotos de Pit Alevín fue Alexander Galán mientras que en Pit Motard la pole position fue para Víctor Fernández, en QuadMotard para José Damián Palenzuela y en Supermotard el más rápido fue Pedro Tavío.

Pit Alevín

Los Alevines abrieron las mangas de carrera y en la primera de ellas Alexander Galán se hizo con el liderato desde la salida hasta el paso bajo la bandera a cuadros. Tras él Jeremy Martín, que a pesar de una mala salida recuperó la segunda plaza y tercero fue Acorán Rodríguez. En la segunda manga Alexander volvió a realizar una buena salida y se colocó como líder de nuevo hasta el final. El podio lo completaron Jeremy Martín y Acorán Rodríguez.



Alexander Galán



Cristian Hernández



Salida Quads



Damian Palenzuela



Arriba: Salida de SM. Abajo: Pedro Tavío



PitMotard

Víctor Fernández perdió la primera posición en la salida a favor de Cristian Hernández, pero a ninguno le sirvió la buena salida pues cayeron en el primer giro en la zona de tierra y tuvieron que dedicarse a remontar desde las últimas plazas. 5 vueltas le bastaron a Hernández para colocarse en la primera plaza y hacerse con la victoria de la primera manga por delante de Samuel Alonso y Víctor Fernández. En la segunda manga Víctor Fernández conservó su primera plaza mientras Cristian Hernández, único participante en la categoría de Pit1, tuvo que remontar nuevamente después de una caída. Hernández alcanzó la segunda plaza de la carrera y entró a sólo 444 milésimas de Fernández. Cristian Hernández fue el ganador en Pit1 mientras que en Pit2 el ganador fue Víctor Fernández y en el podio de la categoría le acompañaron Samuel Alonso y Juan Correa.

QuadMotard

Damián Palenzuela no encontró quien le incomodase durante la primera manga de QuadMotard mientras la lucha por la segunda plaza la disputaron Jonay García y Juan Vera con continuos adelantamientos aunque a dos vueltas para el final el Quad de Vera dijo basta y sirvió en bandeja la segunda

plaza a García por delante de Luciano Pérez. En la segunda manga de nuevo Palenzuela dominó de principio a fin y de nuevo la segunda plaza se la disputaron García y Vera, sin embargo Vera sufrió una caída y no pudo continuar mientras que García, a pesar de ser sancionado con 30 segundos de penalización por haber cometido una infracción al incorporarse tras una salida de pista, finalizó en la segunda plaza por delante de Luciano Pérez. El podio lo conformaron Palenzuela, García y Pérez.

Supermotard

Pedro Tavío solo encontró rival en las primeras vueltas y fue David González quien le apretó más de cerca, pero vuelta a vuelta el vigente campeón fue distanciándose del de Aprilia hasta conseguir una ventaja de algo más de 2 segundos. Tras ellos Isaac Melián terminó tercero en la primera manga por delante de Alberto Sánchez. En la segunda manga de nuevo David González ganó una posición en la salida y se fue tras la estela de Tavío. Sin embargo era inalcanzable y la segunda manga finalizó como la primera, con victoria de Tavío por delante de González y Melián.

La jornada concluyó a las 14:00h con la ceremonia de entrega de trofeos a los ganadores.

Redacción

DHS-ELECTRONICA.COM

El equipo del Nupel Global Racing consolida el liderato en S.WRC Portugal, 2º lugar Xevi Pons-Álex Haro

Después de una tercera etapa puramente de trámite, el equipo Nupel Global Racing, con Xevi Pons-Álex Haro (Ford Fiesta S2000), ha concluido el Rally de Portugal en 2ª posición en el apartado S-WRC, excelente resultado con el que tanto pilotos como equipo suman unos importantísimos puntos para el Campeonato del Mundo, que Pons sigue liderando con un gran margen de 28 puntos sobre su inmediato perseguidor, el ganador de Portugal, Jari Ketomaa.

Dadas las circunstancias de la clasificación, Xevi Pons se ha limitado a pasar por los cinco tramos de hoy domingo, evitando a toda costa riesgos y marcando por ello tiempos muy alejados de la cabeza, lo que ha sido aprovechado por pilotos que habían tenido problemas en anteriores etapas para marcar los mejores cronos.

+Xevi Pons: "Hoy nos hemos dedicado básicamente a circular por el rally y llevar el Ford a la meta. En estas condiciones se te hace largo, oyes ruidos y parece que esperes un problema, pero

afortunadamente nada malo ha llegado y todo ha terminado de la mejor de las maneras. Es un resultado mucho mejor de lo esperado, carrera y notas nuevas y terminar segundo es algo fantástico.

Ahora ya estoy enfocado en el Rallye Ourense, donde saldremos por primera vez en asfalto con el Fiesta, una carrera que nos irá muy bien para preparar la cita de Alemania".

Luis Moya: "Nuestros planes se están cumpliendo incluso mejor de lo que esperábamos, de manera que ahora nos centraremos en los rallyes de asfalto que es donde se decidirá el título. A partir de ahora habrá que observar quien es nuestro rival, Ketomaa debería ganar en Finlandia, un rally al que nosotros no vamos, pero Prokop y Andersson también pueden ser peligrosos. Lo que está claro es que tras este segundo de Portugal se abre ante nosotros un panorama inmejorable".

Este segundo puesto, sumado al otro segundo de Nueva Zelanda y a las victorias de Jordania y de México, hacen del piloto español el líder destacado y gran favorito del mundial para pilotos con vehículos S2000. La temporada mundialista de Pons tendrá un parón, hasta el 20 de agosto en el Rallye Alemania.



Xevi Pons/Álex Haro son líderes provisionales del Campeonato del Mundo con una ventaja de 28 puntos sobre el segundo.

Redacción

En J-WRC marcaron los tres mejores tiempos de la última jornada Portugal, 4º puesto para Lemes/Peñate

Cuarta plaza final entre los Junior para Yeray Lemes y Rogelio Peñate en el Rallye de Portugal

- Después de un duro trabajo y acoplarse a la opción Re-Start, el equipo de las Islas Canarias marcó tres mejores tiempos en la última jornada.

El Rallye de Portugal será recordado como una de las citas más duras para Yeray Lemes y Rogelio Peñate. Después de tener que abandonar en la primera especial del sábado, el equipo italiano que asiste al dúo de las Islas Canarias tuvo que emplearse a fondo para poner en orden de marcha el Renault Clio S1600, para poder así acoplarse al Re-Start y estar en la salida de la última y decisiva jornada.

El piloto de Lanzarote quiso agradecer el esfuerzo de los mecánicos marcando tres mejores tiempos de cinco posibles en su categoría, remontando una posición y consiguiendo a la postre unos

jugosos puntos, los que otorga la cuarta plaza final. No iba a ser precisamente una jornada de rosas para Lemes y Peñate, y es que después del infortunio mecánico de la segunda jornada nada podía fallar para

poder estar en la meta final de esta primera cita mundialista en el programa de Yeray Lemes.

A pesar de ser el debut, y de prácticamente llegar a Portugal con el ritmo justo de carreras,

el nombre de Yeray Lemes se ha dejado notar en la órbita del mundial de rallyes gracias a su liderato inicial, cuatro scratch, así como dos segundos y terceros puestos. Una tarjeta de presentación, donde casi ca-

bría decir, que era más de lo esperado inicialmente para el joven equipo canario.

Yeray comentó que a la postre "el resultado es bueno por que empezamos a sumar desde la primera carrera. Pudimos estar más arriba como pudimos irnos para casa antes de tiempo, por lo que debemos quedarnos con la parte positiva. Hoy el día ha ido bien y hemos sido los más rápidos de la jornada, aunque imagino que los rivales han asegurado por las diferencias que ya existían. Partíamos con la idea de alcanzar la cuarta plaza y lo pudimos lograr, ya que a final de año cada punto tendrá su peso en oro. Como resumen hemos estado cómodos y confiados con el Renault Clio S1600, en el rallye más largo, duro y rompedor en el que he podido competir", puntualizó el piloto canario.



Magnífico el resultado cosechado en el Rallye de Portugal, por Yeray Lemes y Rogelio Peñate, con el Renault Clio S1600.

Redacción

Triplete para Citroën en el Rallye de Portugal: Ogier, Loeb y Sordo Primer podio 2010 para Sordo y Martí

Dani Sordo y Marc Martí (Citroën C4 WRC) han conseguido en el Rallye de Portugal el primer podio de la temporada al terminar en tercera posición en dicha prueba, resultado calcado al obtenido por Sordo en las dos anteriores ediciones de la prueba lusitana. El objetivo de Sordo en esta carrera era regresar al podio, posición que no ocupaba desde el Rallye de Gran Bretaña de 2009. Seguro de sus posibilidades pero también sabedor que sus opciones de una plaza mejor que la tercera se habían esfumado con los problemas de neumáticos de la vispera, Dani Sordo se ha esforzado en un doble objetivo, personal y de equipo, que era el de subir al podio, algo vital para sus intereses, pero también terminar a espaldas de su compañero Loeb para sumar puntos en el apartado de constructores para Citroën. Con el objetivo plenamente cubierto con su tercer puesto,



Sordo y Martí cumplieron con el objetivo de volver al podio al que no asistían desde el Rallye de Gran Bretaña en 2009.

Sordo esbozaba de nuevo una sonrisa, con un pensamiento puesto ya en la próxima prueba, la primera de las cuatro sobre asfalto, que se celebrará a primeros de julio en Bulgaria.

Declaraciones de Dani Sordo tras su primer podio de 2010: "Dije que correr en Portugal se me da bien y así ha sido, porque por fin ha caído el primer podio del año. La verdad es que estoy contento, hemos rodado a buen ritmo y fue una pena haber perdido tiempo por el tema de las ruedas del sábado, pero no hay que pensar más en ello. Hoy hemos hecho una buena labor de equipo y esto también cuenta, con un triplete C4 realmente bonito. Ahora a coger fuerzas para cuando llegue el asfalto de Bulgaria. Haremos test y espero poder correr algún rally, pero eso ya lo veremos".

Redacción

El equipo del Nupel Global Racing consolida el liderato en S.WRC Portugal, 2º lugar Xevi Pons-Álex Haro

Después de una tercera etapa puramente de trámite, el equipo Nupel Global Racing, con Xevi Pons-Álex Haro (Ford Fiesta S2000), ha concluido el Rallye de Portugal en 2ª posición en el apartado S-WRC, excelente resultado con el que tanto pilotos como equipo suman unos importantísimos puntos para el Campeonato del Mundo, que Pons sigue liderando con un gran margen de 28 puntos sobre su inmediato perseguidor, el ganador de Portugal, Jari Ketomaa.

Dadas las circunstancias de la clasificación, Xevi Pons se ha limitado a pasar por los cinco tramos de hoy domingo, evitando a toda costa riesgos y marcando por ello tiempos muy alejados de la cabeza, lo que ha sido aprovechado por pilotos que habían tenido problemas en anteriores etapas para marcar los mejores cronos.

Xevi Pons: "Hoy nos hemos dedicado básicamente a circular por el rally y llevar el Ford a la meta. En estas condiciones se te hace largo, oyes ruidos y parece que esperes un problema, pero

afortunadamente nada malo ha llegado y todo ha terminado de la mejor de las maneras. Es un resultado mucho mejor de lo esperado, carrera y notas nuevas y terminar segundo es algo fantástico.

Ahora ya estoy enfocado en el Rallye Ourense, donde saldremos por primera vez en asfalto con el Fiesta, una carrera que nos irá muy bien para preparar la cita de Alemania".

Luis Moya: "Nuestros planes se están cumpliendo incluso mejor de lo que esperábamos, de manera que ahora nos centraremos en los rallyes de asfalto que es donde se decidirá el título. A partir de ahora habrá que observar quien es nuestro rival, Ketomaa debería ganar en Finlandia, un rally al que nosotros no vamos, pero Prokop y Andersson también pueden ser peligrosos. Lo que está claro es que tras este segundo de Portugal se abre ante nosotros un panorama inmejorable".

Este segundo puesto, sumado al otro segundo de Nueva Zelanda y a las victorias de Jordania y de México, hacen del piloto español el líder destacado y gran favorito del mundial para pilotos con vehículos S2000. La temporada mundialista de Pons tendrá un parón, hasta el 20 de agosto en el Rallye Alemania.



Xevi Pons/Álex Haro son líderes provisionales del Campeonato del Mundo con una ventaja de 28 puntos sobre el segundo.

Redacción

Vencieron en todos los tramos y lideran el regional con tres de tres

Triunfo de Viera-Pérez en Gran Canaria

La 49ª edición del Rally Isla de Gran Canaria, decano de los rallyes nacionales, y que se celebró el sábado por las carreteras del centro de la isla redonda, deparó el triunfo incontestable de los pilotos de la Red Ford de Canarias, Alfonso Viera y Víctor Pérez, a bordo de su BP-Ford Focus WRC. El equipo que partía a priori como favorito, confirmó su buen momento de forma venciendo en todas las especiales que componían el rally, llegando al estadio de Gran Canaria con algo más de minuto y medio de ventaja sobre los segundos clasificados, los tinerfeños Marco Lorenzo y Néstor Gómez sobre el potente Porsche 911 GT3.

Los vigentes Campeones de Canarias de Rallyes, siguieron al pie de la letra el planteamiento previsto y sin el menor contratiempo mecánico ni de conducción, divirtieron al público asistente y cuidaron una

mecánica "pasada" de kilómetros, que ya ha partido hacia las instalaciones de M-Sport para su revisión anual, por lo que no estará presente en el próximo rally Orvecame.

En todo caso, esta nueva victoria, la tercera en los tres rallyes celebrados en lo que va de año y valederos para el Regional 2010, les coloca en

una inmejorable posición en la clasificación provisional de un Campeonato de Canarias de Rallyes que lideran con claridad, y que les perfila como principales candidatos para la renovación del título.

Alfonso, manifestaba sus sensaciones al bajar del podium: "Ha sido un rally relativamente tranquilo donde

solo hemos tenido que llevar el coche a meta y mantener la concentración. La mecánica ha respondido a la perfección a pesar del fuerte calor que ha soportado todo el día, y solo tengo que agradecer al equipo el perfecto mantenimiento y puesta a punto del Focus, que sigue siendo una delicia pilotar. Ahora

tenemos un descanso de un mes o más para afrontar la segunda parte del Campeonato y que aprovecharemos para analizar desde la cuneta las posibilidades de nuestros principales rivales. Marco Lorenzo va "progresando adecuadamente" con el Porsche y habrá que vigilarlo de cerca".

Fernando Capdevila, responsable del equipo analizaba la situación: "Tuvimos un fin de semana perfecto, con un resultado inmejorable para los tres componentes del equipo. Alfonso y Víctor cumplieron una vez más con su trabajo a la perfección y eso nos permite afrontar el parón obligado por la revisión del motor y caja del Focus, con un margen de puntos suficiente para estar tranquilos de cara al desenlace del Campeonato 2010."

Redacción



Alfonso Viera y su copiloto Víctor Pérez, con el BP-Ford Focus WRC están teniendo una temporada tranquila y victoriosa

Gran remontada y triunfo del Fiesta R2 de la Red Ford de Canarias

Primera victoria de Cruz-García

49ª edición del Rally Isla de Gran Canaria, con la participación de los pilotos de la Red Ford de Canarias, Enrique Cruz y Mahy García, a los mandos del Ford Fiesta R2 de Copi Sport. Los difíciles tramos y las altas temperaturas no fueron impedimento para que el equipo tinerfeño se alzara, no sin dificultades, con su primer triunfo en esta categoría, en la segunda participación del novedoso vehículo de la marca del ovalo.

Enrique salía algo relajado y con falta de entrenamiento, lo que se reflejaba en la clasificación, al término de la primera pasada por los tramos de Hoya de Pineda, Monte Pavón y Cruz de Tejeda, viéndose superado por Raúl Quesada con el Renault R2 por algo más de 6 segundos.

Enrique no se encontraba satisfecho con la prueba que realizó en cuanto a la monta de diferente anchura de neu-

máticos en los dos trenes, y salió a la segunda sección con la monta cuadrada en el Fiesta R2. Con ello y el mayor conocimiento de los tramos que se repetían a continuación, logró devolverle la diferencia de tiempos a su rival, llegando a la asistencia previa al último y definitivo bucle, con tan sólo

4 décimas de diferencia entre ambos contendientes, que estaban librando una de las más bonitas batallas de los últimos rallyes en Canarias.

El tramo de Lanzarote-Fajajesto, con 20 kilómetros sería definitivo de cara al triunfo final ya que Enrique y Mahy lograban imponerse por 17",

lo que sumado a los 7" del tramo de Caideros, les daba la victoria por 24" a su llegada al podium de la capital gran-canaria.

Enrique se mostraba satisfecho: "Ha sido un rally muy difícil y competido, lo que hace más meritorio el resultado. Comenzamos haciendo

pruebas que no dieron el resultado esperado y tuvimos que rectificar. Tengo que felicitar a Raúl Quesada y a Fran Suárez por su gran carrera, pero sobre todo a mi equipo, que tomó las decisiones acertadas en el momento de la verdad y me facilitaron la recuperación y el triunfo final."

Fernando Capdevila, responsable del equipo apuntaba: "Ha sido una carrera muy emocionante en la que hemos tenido que reaccionar y echar toda la carne en el asador para que no se nos escapara una victoria que se puso muy cuesta arriba. Finalmente hicimos los cambios adecuados en el coche y lo conseguimos, gracias también al fuerte sprint final de Enrique y Mahy. La información que hemos sacado en este rally nos será de gran utilidad para el resto de la temporada".

Redacción



Enrique Cruz y Mahy García consiguieron una importante victoria en R2 teniendo que competir con duros rivales.

Dominio aplastante de los Red Bull con desenlace inesperado F1 Turquía. Doblete para McLaren

A pesar de ser un circuito propicio para Ferrari, que ha ganado tres de los cinco grandes premios allí celebrados, los coches de la marca italiana han estado lejos de hacer el papel esperado. Los de la escudería RBR siguen siendo los más rápidos y así lo han demostrado en lo que va de campeonato, en Turquía y en la clasificación general.

Empieza la carrera

La salida se produjo sin problemas que destacar. Hamilton conseguía colocarse en segunda posición y marchó durante muchas vueltas pegado al coche de Webber.

Las nueve primeras vueltas transcurren sin incidencias importantes.

En la vuelta 11, Kobayashi, es el primero que entra a cambiar neumáticos y, de momento, Alonso recupera una posición. En la vuelta 12 entra Fernando que de nuevo sale a pista por delante del japonés al que no había podido adelantar en el asfalto. Hamilton sigue de cerca a Webber, que sigue primero, y por momentos le ataca para adelantarlo. Cuando entran a cambiar ruedas, los dos juntos, salen a pista y se intercala entre ellos Vettel. A la cola de los tres se coloca Button al salir de su cambio y cuando es la vuelta 18. A mitad de carrera un nubarrón amenaza con descargar sobre el circuito.

Jarno Trulli abandona en la vuelta 35 y Kovalainen se suma a la lista de abandonos dejando a Lotus sin coches en pista por problemas hidráulicos. Fernando, que sigue décimo, lucha por la novena plaza que ocupa un inspirado Petrov.

Resultado inesperado

En la vuelta 40 Vettel, que iba segundo, se va de la pista al intentar adelantar a su compañero. La maniobra le deja fuera de carrera. De un posible doblete pasamos a un desastre de carrera para Red Bull. Hamilton se encuentra el primer puesto seguido por su compañero Button. McLaren está en cabeza. Y Webber que era

primero pasa a ser tercero por la mala maniobra de su compañero que tras el toque se ve obligado a abandonar. Mientras los dos de McLaren "intentan ser primero" emulando a la guerra que han tenido los de Red Bull, y que tan mal les ha resultado,

La avaricia de Sebastian Vettel rompió el saco de Red Bull

Button adelanta a Hamilton y Hamilton le devuelve la jugada. Desde los boxes los tranquilizan amenazando con la noticia de que llevan poca gasolina. Vuelta rápida para Jaime Alguersuari tras cambiar neumáticos. Fernando se coloca octavo, con mucho riesgo, consigue adelantar a Petrov, que en el envite pincha una

rueda y se ve obligado a pasar por boxes. Cuando quedan dos vueltas Pedro de la Rosa está justo por detrás de su compañero Kobayashi. Si el español lo adelantara puntuaría pero no lo hace. Los del equipo Hispania no han aguantado y los dos se han retirado con problemas en la bomba de combustible. Al final de carrera Fernando quedó octavo, Pedro decimo primero (por fin acaba una carrera) y Jaime decimosegundo que arrancó desde el puesto diez y seis.

Mucho tendrán que cambiar las condiciones en Ferrari si no quieren perder el tren del mundial. Alonso es cuarto y tras esta carrera se han intercalado en la clasificación entre él y Webber que sigue siendo primero, los pilotos de McLaren, Button y Hamilton. Comentan que habrá mejoras para Canadá. Más nos vale.

Texto: José de la Riva
Fotos: Bridgestone Co



Un mal fin de semana para Ferrari. Los coches no están a la altura.



La pelea desencadenada por Vettel perjudicó a Red Bull y favoreció a McLaren.



Los de McLaren felices tras encontrarse con un doblete que no supieron aprovechar los de Red Bull. Son cosas de la competición

Gran Premio de Turquía de F1 2010

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1	2	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	58	1:28:47.620	2	25
2	1	Jenson Button	McLaren-Mercedes	58	+2.6 segs	4	18
3	6	Mark Webber	RBR-Renault	58	+24.2 segs	1	15
4	3	Michael Schumacher	Mercedes GP	58	+31.1 segs	5	12
5	4	Nico Rosberg	Mercedes GP	58	+32.2 segs	6	10
6	11	Robert Kubica	Renault	58	+32.8 segs	7	8
7	7	Felipe Massa	Ferrari	58	+36.6 segs	8	6
8	8	Fernando Alonso	Ferrari	58	+46.5 segs	12	4
9	14	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	58	+49.0 segs	11	2
10	23	Kamui Kobayashi	BMW Sauber-Ferrari	58	+65.6 segs	10	1
11	22	Pedro de la Rosa	BMW Sauber-Ferrari	58	+65.9 segs	13	
12	17	Jaime Alguersuari	STR-Ferrari	58	+67.8 segs	16	
13	15	Vitantonio Liuzzi	Force India-Mercedes	57	+1 Vta	18	
14	9	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	57	+1 Vta	15	
15	12	Vitaly Petrov	Renault	57	+1 Vta	9	
16	16	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	57	+1 Vta	14	
17	10	Nico Hulkenberg	Williams-Cosworth	57	+1 Vta	17	
18	24	Timo Glock	Virgin-Cosworth	55	+3 Vtas	21	
19	25	Lucas di Grassi	Virgin-Cosworth	55	+3 Vtas	23	

Clasificación Provisional de pilotos Mundial F1 2010

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	93
2º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	88
3º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	84
4º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	79
5º	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	78
6º	Robert Kubica	Polaco	Renault	67
7º	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	67
8º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes GP	66
9º	Michael Schumacher	Alemán	Mercedes GP	34
10º	Adrian Sutil	Alemán	Force India-Mercedes	22

Novedades en la berlina de la marca española

Seat Exeo, nuevos motores y equipamientos

- Nuevo motor 1.8 TSI de 160 CV en sustitución del 1.8 turbo de 150 CV

- Nuevo motor 2.0 TSI de 210 CV, el más potente de la gama

- La versión Reference ofrece un mayor equipamiento sin aumentar el precio

El SEAT Exeo incorpora importantes novedades en su gama ya que a su atractiva oferta de motorizaciones, se unen ahora dos mecánicas de gasolina potentes y eficaces como el 1.8 TSI de 160 CV y el 2.0 TSI de 210 CV. Asimismo, la gama Exeo aumenta su equipamiento desde el acabado Reference sin incrementar el precio, mientras que los acabados Style y Sport, que antes tenían el mismo precio, pasan a una estructura jerárquica al existir un salto de precio entre los tres acabados.

De esta forma, la oferta tanto del Exeo como del Exeo ST está compuesta por siete motorizaciones, cuatro de gasolina -1.6 de 102 CV; 1.8 TSI de 160 CV; 2.0 TSI de 200 CV Multitronic; y 2.0 TSI de 210 CV- y otras tres Diesel -2.0 TDI CR de 120, 143 y 170 CV- que incorporan la tecnología "common rail".

Motor 1.8 TSI 160 CV: Máxima eficiencia

La llegada del propulsor 1.8 TSI de 160 CV a la gama Exeo en sustitución del 1.8 turbo de 150 CV supone un salto cualitativo en lo que a reducción de consumos y emisiones se refiere. Y todo ello con unas prestaciones de primer nivel.

Se trata de un cuatro cilindros turboalimentado de inyección directa con un par máximo de 250 Nm entre 1.500 y 4.500 revoluciones y unos consumos y emisiones, a pesar de su elevada potencia, muy reducidos: 7,2 litros cada 100 kilómetros (7,3 en el Exeo ST) y 166 gramos de CO2 por kilómetro (169 en la versión familiar), respectivamente.

- Respecto al 1.8 turbo de 150 CV la reducción es drástica: 0,7 l/100 km menos en

el Exeo y 0,8 l/100 km en el Exeo ST en cuanto al consumo ponderado. Si hablamos de las emisiones de CO2, el dato es aún mayor: 18 g/km menos en el Exeo y 20 g/km menos en el Exeo ST. Disponible con cambio manual de 6 velocidades, el SEAT Exeo 1.8 TSI de 160 CV con acabado Style tendrá un precio de 25.310 € en la versión de 5 puertas y 26.610 € en la versión familiar.

Nuevo motor 2.0 TSI de 210 CV, el más potente de la gama

El segundo de los motores turboalimentados que se incorporan a la gama Exeo es el 2.0 TSI de 210 CV y cambio manual de 6 velocidades. Este motor ya es conocido en la marca española al ser el que ofrece la versión FR del modelo León.

El propulsor 2.0 TSI de 210 CV pertenece, al igual que el 1.8 TSI de 160 CV, a la nueva familia de motores del Grupo Volkswagen, en los que se ha conseguido una reducción de consumos y de emisiones sin perjudicar a las prestaciones. Los cambios en la centralita y la presión de turbo han permitido obtener una mayor potencia, pero a su vez se han reducido pérdidas, rozamien-

tos y peso, además de introducir una nueva bomba de aceite regulada por la centralita. Con todo ello se ha conseguido un par de 320 Nm entre 1.500 y 4.600 rpm, un consumo ponderado de 6,8 litros cada 100 kilómetros (7,0 en la versión familiar ST) y unas emisiones de 159 gramos de CO2 por kilómetro (164 g/km en el Exeo ST).

El nuevo Exeo 2.0 TSI de 210 CV estará disponible con el acabado Sport y tendrá un precio de 29.050 € en la berlina y 30.350 € en la versión familiar.

Reference con mayor equipamiento y mismo precio

Más equipamiento para el acabado Reference

Además de la llegada de dos nuevas motorizaciones, el SEAT Exeo también incorpora novedades en su oferta de equipamiento, donde destaca la inclusión de una mayor dotación de serie para el acabado Reference sin incrementar su

precio. Por su parte, los acabados Style y Sport, que antes tenían el mismo precio, pasan a una estructura jerárquica al existir un salto de precio entre los tres acabados.

El nuevo equipamiento que se añade a la oferta de serie en los distintos acabados es el siguiente:

Reference

- Llantas aleación de 16"
- Paquete eléctrico 1, que incluye retrovisores exteriores con posición parking + sensor de parking trasero + sensor de lluvia + luz automática interior + espejo interior antideslumbrante + parabrisas acústico + franja superior verde + Coming Home.
- Volante multifunción en piel
- Conexión USB
- Sistema de dirección Servotronic (excepto 1.6 de 102 CV)

Style

- Llantas de aleación de 17"
- Cristales laterales laminados
- Paquete almacenaje, que incluye cajones bajo los asientos delanteros + red lateral derecha en el maletero + bolsa porta esquís + toma 12 V en el maletero.

Sport

- Faros Bi-xenón (incorporan como novedad LED's en los pilotos traseros)
- Suspensión deportiva
- Paquete eléctrico 3, que incluye sensor de parking delantero + sensor de calidad de aire + apertura remota del maletero + cortinilla trasera eléctrica + pantalla Dot Matrix a color.

Todas las novedades de equipamiento se unen a una atractiva oferta de serie, que incluye desde el acabado base 7 airbags, doble climatizador, ABS + TCS, ESP con asistente de frenada de emergencia (EBA), ordenador de a bordo, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, sistema WIV de mantenimiento variable, retrovisores eléctricos y calefactados, faros antiniebla, raíles en el techo (en Exeo ST), cierre centralizado con mando a distancia, volante multifunción, control de crucero, Bluetooth, regulación en altura manual de los asientos anteriores, reposabrazos central delantero, radio CD con MP3 + 4 altavoces con entrada auxiliar para fuentes de sonido (Aux-in), bandeja enrollable (en Exeo ST), anclajes Isofix con seguridad adicional Top Tether, entre otros.

Redacción



El Seat Exeo ahora con más equipamiento y nuevos motores.



Cambio Multitronic con levas.



Equipo de sonido Bose.

El concepto Multivan es más que un vehículo de 7 plazas

Volkswagen Multivan

El Multivan es un billete a un mundo lleno de posibilidades. Como transporte de pasajeros permite disfrutar de un gran espacio y comodidad, y de la gran versatilidad que ofrece no sólo a familias, sino que también es ideal para viajes largos o para una vida profesional. Su interior flexible te da libertad para hacer realidad tus deseos – estando siempre abierto a nuevos deseos que puedas tener.

El nuevo concepto con el que se han diseñado los asientos y el sistema de raíles en el interior permiten cualquier tipo de uso, incluso ofrece la posibilidad de pernoctar en el cómodo Multivan. Su seguridad y su comodidad permiten disfrutar de una experiencia de conducción agradable y te protegen cuando estás lejos de casa. Además, debido a sus avances tecnológicos, también permiten tener buena conciencia: el Multivan es extremadamente económico en combustible y emisiones y el placer de conducirlo no tiene límites.

Equipo de serie

Radio "RCD 310" (compatible con MP3), Asistente de arranque en cuestas, Programa electrónico de estabilización (ESP), Sist. antibloqueo/regulador antipatinaje (ABS/ASR), Airbags para conductor y acompañante, Mesa multifuncional, Ventanilla corrediza derecha, Faros antiniebla y luz de giro+, Climatronic, Puerta corrediza izquierda, Rueda de repuesto (acero) con neumático normal, Parachoques en el color de la carrocería.

Equipo Opcional

La unidad probada tenía los siguientes extras: Retrovisor exterior, ajustable y abatible eléctricamente y térmico, Sensor de parking delantero y trasero con Rear Assist (cámara de marcha atrás), Media-In (entrada para Auxiliar y USB), Bluetooth, Asientos en cuero napa con Calefacción para los delanteros, Sistema de navegación y radio "RNS 510", Llantas de aleación ligera "THUNDER" 7J x 17, Vo-

lante multifuncional de cuero con elemento de mando para radio y móvil, Negro Profundo Efecto Perla.

A destacar la versatilidad y su comodidad interior.

Motores

Nuevos motores Common-Rail-TDI; reducen el consumo de combustible y las emisiones de CO2 permitiendo que tu vehículo sea más eficiente económicamente.

Innovadoras cajas de cambio con 7 velocidades (DSG), también disponibles con el sistema de tracción 4MOTION.

2,0 TDI, 102 CV (103kW): La motorización básica de los motores diésel genera su potencia a partir de una cilindrada de dos litros. Gracias a la tecnología TDI, este motor despliega un par máximo de 220 Nm. También aquí, se han podido reducir claramente el consumo y las emisiones de CO2 en comparación con los propulsores anteriores, de la misma manera que se ha aumentado la potencia desarrollada. En este motor, la transmisión se realiza a través de un cambio manual de 5 velocidades.

2,0 TDI, 140 CV (103kW): Gracias a una potencia de nada menos que 140 CV, con esta variante de motorización, incluso los viajes largos por autopista te parecerán todo un

placer. También aquí, se han podido reducir claramente el consumo y las emisiones de CO2 en comparación con los propulsores anteriores. Para este motor podrás optar por un cambio manual de 6 velocidades o por el innovador cambio de doble embrague (DSG) de 7 velocidades.

2,0 BiTDI, 180 CV (132kW): La motorización punta del Multivan ofrece una tecnología innovadora. En el BiTDI, dos turbo alimentadores desarrollan una potencia muy elevada y proporcionan puro placer de conducción, con un par máximo de 400 Nm. En cuanto a las cajas de cambio podrás escoger entre un cambio manual de 6 velocidades o un cambio de doble embrague (DSG) de 7 veloci-

dades. Adicionalmente, en este motor también está disponible el cambio de doble embrague (DSG) en combinación con 4MOTION.

Motor de gasolina de 2,0 I, 150 CV (85kW): El motor de gasolina tetra-cilíndrico del Multivan desarrolla 115 CV y de este modo genera un par máximo de 170 Nm. Está disponible con un cambio manual de 5 velocidades y es una alternativa de los motores diésel.

Precios

La Multivan está disponible desde **25.360 €**

El vehículo de prueba, con el equipamiento extra descrito, **45.185 €**.

Redacción



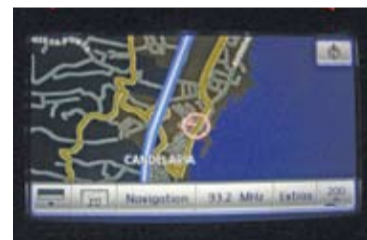
Un interior versátil que puede satisfacer muchas necesidades.



Punto fuerte de Volkswagen: sus modernos motores.



El cuadro ya clásico de la marca.



El Navegador es opcional.



El Multivan se comporta en la carretera de forma ágil y segura, como un buen coche, pero posee cualidades que van mucho más lejos.

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



- Skoda
- Superb Serie 2

Skoda, cuando presentó en 1934 el modelo denominando Superb, se proponía ofrecer este coche a los pocos clientes que buscaban algo más espacioso y lujoso que el simple Skoda Popular.

Por consiguiente, el Superb contaba con un chasis bastante más largo y con un motor que ya se venía empleando con éxito en un pequeño camión y cuya cilindrada se redujo para adaptarla al nuevo vehículo (2492 cm³/55CV).

Para dar a entender que el nuevo modelo era profundamente innovador, Skoda le puso el nombre

de Superb (soberbio, magnífico).

Sometido a varias actualizaciones, el Superb, del que incluso se fabricaron diez unidades con un motor V8, se mantuvo en catálogo hasta 1949.

Redacción

Marca	Skoda
Modelo	Superb Serie 2
Cilindrada cc	2.916
Cilindros	6
CV	65
kW	47,6
Fabricación	1936-1939
Uds. Fabricadas	350

SUDOKUS SENCILLO

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

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

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

DIFICIL

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