

F1 Montecarlo Vettel sigue igual

(Págs. 8-9)

Nada ha cambiado en el panorama del mundial de F1. También en Mónaco Red Bull estuvo en la pole y acabó ganando una carrera con alternativas. Alonso fue segundo, sacó petróleo de su Ferrari y pudo ganar. Tercero Button.



Le Mans MotoGP Viñales/Márquez

(Pág. 13)

Un chaval de la cantera del CEV la lió en Le Mans. Después de una bonita lucha, de tu a tu, con Terol ganó su primera carrera en el mundial. En Moto2 Marc Márquez (otro que viene del CEV) ganó su primera carrera en la categoría. Y en MotoGP, Stoner fue superior y ganó con autoridad.

Rally Orvecame Viera/Pérez

(Págs. 10-11)

Un rally que empezó con lluvia y acabó con la victoria del equipo del Copi Sport. Les acompañaron el podio Cruz/Arocha y Domínguez/González



Novedades y pruebas:

Lexus CT200h (Pág. 7) - Toyota FT86 (Pág. 6) - Volkswagen Golf Cabrio (Pág. 4)

MultiServiciCar

Tenerife

Taller de CARROCERÍA MULTIMARCA

LE OFRECEMOS EL SERVICIO QUE USTED NECESITA

COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

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

Hasta el mundo del motociclismo necesita de abuelas

Todos con todos

La verdad que arrancar el artículo de este mes con este título parece una paradoja o incluso me arriesgue a que no se lea. Pero me apetecía hacerlo, casi tanto como Ernest Riveras en su blog de TVE por lo acontecido en el GP Francia de MotoGP con lo del adelantamiento de Simoncelli a Pedrosa. Y aprovechando la frase anterior y debido a que me han preguntado mucho estos días, en la radio, por correo electrónico y la gente que ha hablado conmigo tengo una opinión un tanto singular pero muy sencilla: creo que a Simoncelli se le ha dejado llegar muy lejos. Si ya vimos a Jorge Lorenzo viendo las carreras por la tele por culpa de un par de adelantamientos, tanto a Barberá como a Alvaro Bautista,

al joven italiano se le ha permitido mucho y más. Y ahora, quizás en una maniobra no tan "suicida" como otras veces, le ha costado el "mínimo arresto", porque la sanción ha sido ridícula. A partir de ahora veremos cosas diferentes en MotoGP, incluso la acción de Stoner sobre De Puniet, que no es la mejor imagen para que la vean los jóvenes.

Y como hoy me voy beneficiando de frases anteriores, pues también digo que no he dejado ninguna radio. Porque realmente no tengo contrato con nadie, sino que de donde me llaman les atiendo muy gustosamente. Y ahora mismo Radio Marca Las Palmas en su programa Motor a Fondo es mi centro de atención y donde

"hablo" unos ratitos los lunes y viernes de 7 a 8. Gracias a Sergio que tiene el detalle de tenerme en su programa. Y no puedo olvidarme de RNE donde también cuentan conmigo cuando hay noticias de las dos ruedas en Canarias. Del resto si no me llaman no seré yo quien llame pero mil gracias a toda esa gente que anónimamente, en su mayoría, me animan a seguir y a hablar de motos que es lo que más me gusta. Muchas gracias.

Este mes de mayo ha sido muy corto en cuestión de noticias de motos. En lo que a mi principal parcela se refiere, que es el CEV (Campeonato de España de Velocidad), se ha producido algo que nunca me había pasado y por ello

tengo un par de agradecimientos: gracias Dani Rivas, gracias Javi Del Amor. Ellos que se están jugando el título de Campeón de España de Extreme con sus BMW 1000RR han tenido un gesto muy grande de valor y han puesto en la cúpula de sus motos en la parrilla de la carrera de Motorland un cartel que decía: Felicidades Yiyó. Por ello muchas gracias y a toda esa gente que ha estado conmigo en esos días, siempre difíciles para mí por temas personales, y a la vez alegres. Gracias a todos, no los nombro porque me dejaría a alguien y no sería justo pero mil gracias.

El mes de junio se presenta muy interesante en lo deportivo, con MotoGP en Barcelona,

en Assen, CEV en Montmeló, y en Canarias velocidad y motocross en San Miguel. Allí estaremos para contárselo y no dejen de ver y acudir a todo lo que deseen de este deporte del Motociclismo. Estamos más necesitados que nunca de buenos aficionados y amantes a las dos ruedas. La nueva situación que atravesamos no debe ser obstáculo para dejar de disfrutar de lo que amamos. Aunque no siempre lo tengamos todo a favor pero debemos priorizar y luchar por lo que nos gusta. Gracias a cada aficionado, familiar, piloto, patrocinador, cargo y prensa que cada día pone una granito de arena para que no se apague este precioso deporte.

Yiyó Dorta

Suerte o planificación

Precocidad o preparación

La verdad que es curioso lo que está sucediendo de unos años atrás hasta nuestros días. Estamos convencidos y hay datos fidedignos de que la media de años que vivimos se ha incrementado, eso sí, sin tomar en cuenta la cifra de longevidad de la población asiática, esa que nos han puesto como ejemplo y parece que ya no nos sirve. Porque se da el caso que no es que vivan más sino que, en la mayoría de los casos, no comunican los fallecimientos por lo que, obviamente, esos "fallecidos aún cumplen años". Y sin llegar al extremo de algún caso dentro de nuestro propio territorio, que ante la posibilidad de perder la paga de sus seres queridos, amputaron los dedos índices y los guardaban en el

congelador, para cuando llegaba el momento de cobrar mensualmente y ante "la buena fe y la confianza del empleado de banca correspondiente", traer de su casa el comprobante del pago recibido con esas huellas que posibilitaban a la persona, que no había tenido la oportunidad de aprender a leer y a escribir, identificarse.

Pues ante la evidencia de que tenemos más tiempo de vida, cada día nos sorprende más el hecho de deportistas jovencísimos que ya han logrado gestas inimaginables, cuando hace algunos años ni siquiera teníamos la oportunidad legal de tener la licencia de ciclomotor. Claro está para llegar a ser campeón del mundo no hace falta ninguna licencia de conducir, porque

bien es sabido se realiza en circuito cerrado, por lo menos fuera de nuestras islas. Aunque acabamos de pasar un periodo electoral y, como cada 4 años, hemos oído el consabido discurso de la construcción de un circuito que con toda seguridad "llegara pronto". Vamos, que podemos ir comprando el combustible necesario para empezar a rodar ya mismo. (Mejor que guardemos ese líquido milagroso que hace sonar nuestros motores en recipientes plásticos no vaya a ser que se demore "un poco" y si osamos meterlo en el bidón metálico igual se nos estropee).

A todas estas y volviendo al caso, tenemos jóvenes tenistas en la elite, futbolistas en selecciones nacionales con 16

años, jugadores de ajedrez que hacen mayores a maestros de 30 años y en el campo del motociclismo de velocidad a un niño que con apenas 16 años, Maverick, ha sido campeón de España, de Europa y el pasado GP de Francia, celebrado en Lemans, ganó su primer gran premio. La verdad que el CEV y las formulas de promoción del mismo han hecho que si con 20 años no has ganado nada, te quedes en casa ó te plantees cambiar de deporte. Algo que ha trascendido nuestras fronteras, pues prácticamente todos los actuales participantes de las 3 categorías del mundial se han formado en el mismo. Y ya llegó otro, el hijo de "Cocodrilo Gardner" que enclavado dentro del equipo de Alzamora se ha bajado de

la bicicleta, con las rueditas laterales, para subirse a una moto de 125 cm³. Y a mí me puede hasta asustar pero es que a nuestros compañeros Eva Avila y Yiyó Dorta que llevan siguiendo este campeonato 10 años, ¿Qué les puede sorprender?.

Y ahora mientras escribía estas" reflexiones en voz alta", están comentando las noticias de la precocidad de una niña de 4 años hija de unos pintores australianos que ya expone en museos neoyorkinos, es que hace ya dos años lo hizo, pero su madre declaró que eran cuadros suyos, por miedo a que no entendieran el arte de su hija. Ríete de Marisol.

Dios, que mayores somos. Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

informa**MOTOR** es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

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

Fotomecánica: informa**MOTOR** Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Según la Agencia EFE en Terra noticias. 4.566 €uros al día. Un solo radar recaudó 831.930.000 Ptas

“EL director de Tráfico de la Generalitat, Joan Aregio, ha señalado que este radar aún está activo -si bien los límites de velocidad ya han cambiado al eliminarse la ‘zona 80’-.

Un radar situado en la frontera de la ya extinguida ‘zona 80’ de Barcelona recaudó cinco millones de euros en tres años, según ha desvelado Joan Aregio, que ha puesto este caso como ejemplo de la necesidad de replantearse la ubicación de algunos de estos puntos de control de la velocidad.

Aunque no ha querido precisar el punto concreto en el que se encuentra ubicado, Aregio ha apuntado que se encuentra en la franja de transición de la antigua ‘zona 80’, donde multó a los conductores que rebasaron el límite de velocidad permitido.

El radar recaudó durante tres años un total de 5 millo-

nes de euros, lo que supone que de media -durante los 1.095 días que integran este trienio-, impuso multas por valor de 4.566 euros (759.718 Ptas) al día.

En su comparecencia, Aregio ha puesto este radar como ejemplo de la necesidad de replantearse la ubicación de algunos de los casi 170 cinemómetros instalados en las carreteras catalanas, en consonancia con la tesis esgrimida por el conseller Felip Puig, de que algunos radares sólo juegan ahora un papel recaudador.

En este sentido, ha lamentado que durante los siete años de tripartito no se estudió si los radares estaban bien puestos: ‘ustedes dejaron los radares en la carretera y no se preocuparon por si estaban bien colocados o no’.

Por este motivo, ha garantizado que después de Semana Santa -cuando esté a punto el

estudio que han encargado para valorar la ubicación y funcionamiento de todos los radares- modificarán el emplazamiento de los radares mal situados y los ubicarán en puntos donde no sólo se limiten a recaudar sino que cumplan con su misión principal de combatir la siniestralidad.

Aregio también ha avanzado que algunos radares fijos rotarán de posición porque, según ha ironizado, de llevar tanto tiempo en el mismo sitio algunos conductores se han acostumbrado a su presencia y saludan cuando pasan por el lugar. Durante el pasado año, el Servicio Catalán del Tráfico recaudó 97,7 millones de euros en multas y sanciones, según datos aportados recientemente en el Parlament por el conseller Felip Puig.”

Así que, ahora, podemos hacernos una idea de lo que pueden llegar a recaudar, eso sí, sin afán recaudatorio, los

demás radares del territorio español.

Hay lugares, como el comentado en los que no viene a cuento una determinada limitación pero mucho menos un radar (aunque no sea con afán recaudatorio).

Que, después de haber sembrado España de radares, sigue habiendo muchos, demasiados, muertos y que “la siembra” no ha mejorado la situación por mucho que se empeñen en hacernos ver.

Circulan informes, los que algún día comentaremos, según los cuales las cifras que nos dan no se corresponden con la realidad. Manejan la estadística a su medida. Porque decir que ha habido los mismos accidentes en Semana Santa que el año pasado, aparte de no ser un consuelo, es una auténtica vergüenza ya que los desplazamientos, y es lo que no dicen, han sido prácticamente la mitad.

Lo único que hacen es construir rotondas, poner radares y “guardias tumbados”.

Dicen que el pueblo es, además de soberano, sabio. Pero, ¿En manos de quién estamos? El hecho de que haya tantas multas en un determinado punto solamente quiere decir una cosa: que el límite está demasiado bajo.

Y todo este dinero recaudado, ¿a qué fines se destina?. Desde luego en las carreteras no se ve. Mucho punto negro sin arreglar, muchas vallas matamotoristas sin hacer nada... Los firmes son vergonzosos y los políticos se pasan la pelota como de costumbre. Esto es de la administración central, o no de la autonómica o, tampoco, de la local y los unos por los otros la casa sin barrer.

Y sería interesante que dieran alguna explicación.

José de la Riva

vwcanaarias.com



No hay todoterreno perfecto...

...sin precio perfecto.
Tiguan, desde solo 19.990€.

Desde siempre es sabido que lo imperfecto acaba resultando agradable para nuestra vista. El ser humano es imperfecto por naturaleza, pero es esa belleza imperfecta la que lo hace aún más atractivo. ¿Y si hubiera una excepción? El Volkswagen Tiguan lo es. No solo porque reúne las características de un todoterreno compacto con el diseño de un coche deportivo, sino porque ahora con su increíble precio desde 19.990€, termina por definirse como el tándem perfecto.

Volkswagen Tiguan, simplemente perfecto.

Acércate a verlo a tu Concesionario Oficial de la Red Volkswagen de Canarias.



Das Auto.

Llega el Golf entre los cabrios

Nuevo Volkswagen Golf Cabrio

Volkswagen vuelve a recuperar su modelo mítico dentro del mundo de los descapotables con el nuevo Golf Cabrio. Después de su primer lanzamiento en el 1979, el fabricante alemán ha decidido relanzar este modelo con una calidad superior, un diseño basado en la nueva imagen de la marca Volkswagen y la máxima seguridad.

La historia de los descapotables del fabricante alemán está llena de éxitos. Con más de 1,42 millones de unidades entregadas en todo el mundo, Volkswagen se convierte en uno de los fabricantes de descapotables líderes a nivel internacional y el Volkswagen Golf Cabrio ha llegado para reforzar estas cifras.

El Volkswagen Golf Cabrio, que fue presentado por primera vez en el pasado Sa-

lón de Ginebra, se empezará a comercializar en Canarias a finales del mes de julio. Viste una elegante capota de lona electrohidráulica de serie de apertura automática en tan sólo 9 segundos, incluso circulando a velocidades de hasta 30 km/h.

Gracias a esta nueva capota de lona perfeccionada, y a los nuevos sellados de las puertas y ventanas, se convierte en uno de los descapotables más silenciosos del mundo.

En el interior se respira una agradable tranquilidad, lo que le proporciona al conductor un mayor placer de conducción. Gracias a la capota de lona perfeccionada, ofrece el mayor habitáculo del segmento y un amplio maletero de 250 litros, utilizable al completo con incluso con la capota abierta.

Ofrece una línea de equipamiento de serie muy amplia. El exterior equipa faros traseros LED oscurecidos, llantas de 16 pulgadas, perfiles cromados de la parrilla y carcasas de los retrovisores del color de la carrocería. En cuanto a la seguridad, equipa de serie

detalles como el sistema de protección antivuelco activo, luz diurna, airbags especiales para Cabrio y la última generación del sistema 'ESP'. En su interior se ofrece la Radio CD MP3, conexión media-in para Ipod, asientos deportivos y ordenador, entre otros.

Para personalizar el nuevo modelo, un equipamiento aún más exclusivo como el accionamiento por control remoto, el climatizador, faros de xenón con luz de giro en curva, luz de marcha diurna LED con faros antiniebla y aplicaciones interiores en "Cromo Mate".

Redacción



Motorizaciones: seis motores turbo de inyección directa, desde 105 CV a 210 CV, cuatro en gasolina y dos diésel

Según el estudio es la más reconocida en híbridos y eléctricos

Toyota, primera elección de los clientes

En una encuesta conjunta, la empresa de negocios automovilísticos EurotaxGlass's y el instituto inglés de investigación y marketing Harris Interactive, elaboraron un estudio denominado "Electrificación de la industria automovilística - la visión del consumidor europeo".

De todos los encuestados, alrededor del 30% demostró un interés en el vehículo eléctrico o híbrido, donde Toyota se posiciona en todos los mercados como la compañía con mayor conciencia de marca al respecto. Cuando se preguntó que citaran un marca de vehículos eléctricos o híbridos, un 15% respondió Toyota, mientras que sólo el 6% respondió al mayor rival fabricante de híbridos.

Adicionalmente, el buque insignia medioambiental de Toyota demuestra ser el modelo eléctrico o híbrido más

conocido, con un 16% respondiendo al galardonado Prius mientras un 6% nombró al rival más directo.

Con más de 3 millones de vehículos vendidos Toyota continúa implementando la tecnología "full hybrid" en su

cartera europea de productos.

Como continuación a la exitosa implementación del Auris HSD en el segmento C en 2010, el Yaris HSD concept, que fue presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra de este año, anticipa la

intención de Toyota de introducir la tecnología Hybrid Synergy Drive® en el segmento B, el segmento de mayor volumen en Europa. El Prius+, el primer "full hybrid" de 7 plazas en Europa, debutó también en el Salón del Automóvil

de Ginebra y comenzará a comercializarse en el mercado europeo en el año 2012.

El pasado año Toyota alcanzó un nuevo hito para la movilidad sostenible con la introducción del Prius Plug-in Hybrid a través de un programa mundial de alquiler limitado. Durante 2012, Toyota introducirá el Prius Plug-in hybrid en el resto del mercado.

Con las ventas de vehículos eléctricos aún siendo influenciadas por los precios de los vehículos, la autonomía de su conducción y la falta de infraestructuras de carga, Toyota ve a la tecnología híbrida enchufable como la solución tecnológica a corto y medio plazo más viable.

Redacción



La predisposición de los consumidores hacia los sistemas de propulsión alternativos es muy superior a la cuota de mercado.

Herramienta para mejorar el salvamento en accidentes de tráfico

La Hoja de Rescate

En los primeros meses de este año 2011 apareció una noticia destacada, en varios medios de comunicación que informaban de la existencia de la denominada "Hoja de Rescate", y descubrí que es una herramienta más para mejorar el salvamento en los accidentes de tráfico.

¿En qué consiste la hoja de rescate?

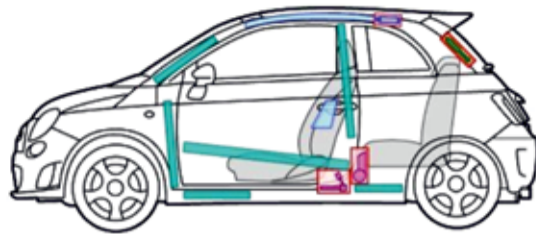
Es una ficha estandarizada, válida para toda Europa, de tamaño A4, que resume el modelo y características de nuestro vehículo y que incorpora toda la información técnica de manera muy visual y que ayuda en gran medida a abrir el vehículo y excarcelar al accidentado de manera rápida y segura.

La importancia de la hoja de rescate

En un accidente de tráfico y dada la gravedad de cada situación, cada minuto y cada segundo cuenta para salvar la vida de los accidentados.

Para garantizar un índice de supervivencia elevado, el tiempo que debe transcurrir entre el accidente y la llegada al hospital del herido no debe ser superior a una hora, lo que se conoce como la hora dorada.

Y actualmente es especialmente adecuado para vehículos de nueva generación, por su mayor complejidad técnica.



Leyenda



La hoja de rescate contiene información de vital importancia para los accidentados.

ca. De ahí que los equipos de rescate necesitan información clara y precisa del vehículo sobre el que trabajan y deban conocer los mejores puntos de corte de la carrocería, dónde están las cargas de los airbags, tipo de propulsión del vehículo (híbrido, eléctrico, de hidrógeno, de gas natural, etc.) dónde está situado el depósito de combustible y qué tipo de combustible utiliza el vehículo, dónde se encuentra la batería y los componentes de alta tensión, los AIRBAG, pudiendo así trabajar con mayor agilidad.

En el futuro, la información que necesitan los rescatadores, será electrónica

¿Cómo obtener la hoja de rescate?

Para ayudar a los bomberos y en general a los servicios de emergencias y a nosotros mismos, en caso de accidente, deberíamos imprimir la hoja de rescate, que corresponde con nuestro vehículo.

La forma más rápida de encontrarla sería solicitarla a través del concesionario de la marca de nuestro vehículo, o en nuestra compañía de seguros.

Pero de momento creo que lo más fácil es buscarla por internet, en la página web del fabricante de nuestro vehículo, y en el RACC donde constan mucha información al respecto y se puede obtener la ficha de algunos fabricantes y modelos. No de todos los modelos y marcas, eso es también cierto.

Tras imprimirla, se debe doblar en tres partes y poner la hoja en la cara interior del parasol del asiento del conductor y deberíamos también obtener y poner un adhesivo de identificación de la hoja de rescate en el parabrisas, para que los equipos de rescate sepan que se dispone de esta información.

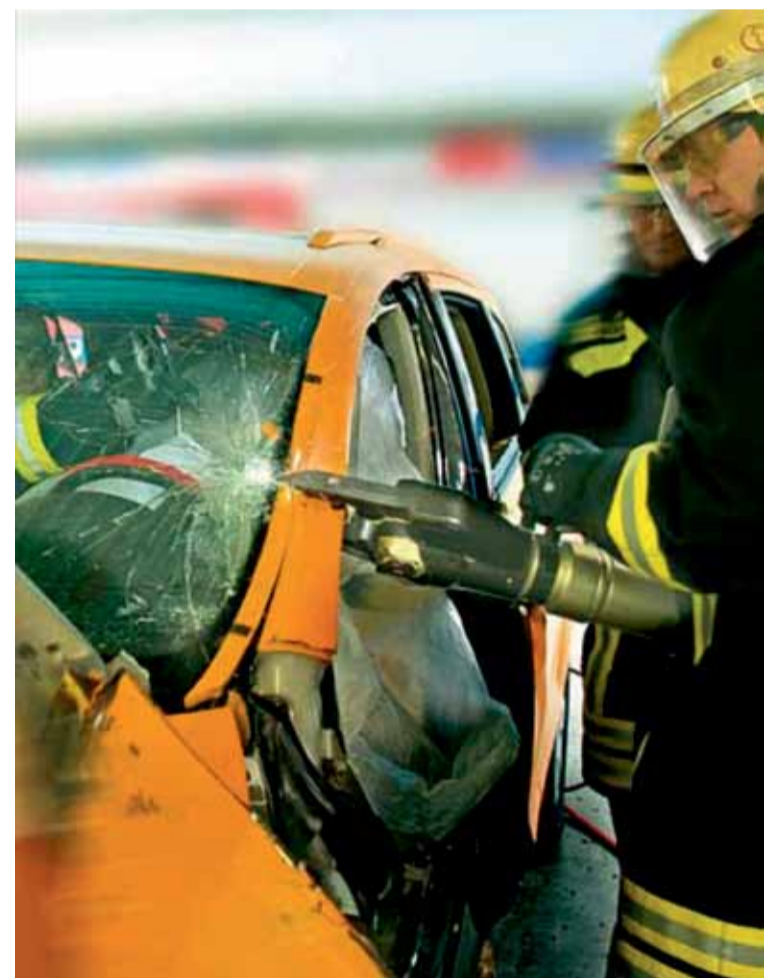
El uso de la hoja de rescate se está extendiendo en toda Europa de la mano de automóviles club y de los fabricantes

de vehículos. Más información en <http://www.rescuesheet.info>

Lo que todavía no tengo muy claro es que realmente se convierta en una autentica ventaja, para los equipos de rescate, y que la usen o busquen en todos los casos. Aunque si su uso ayuda a salvar vidas, le deseo todos los éxitos posibles.

Yo de momento, por si acaso, ya he imprimido la mía.

José Antonio Fernández



El trabajo de los equipos es más eficiente cuando tienen los datos necesarios.



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

Confirmadas las nuevas especificaciones Toyota FT-86 para producción en 2012

El esperado Toyota FT-86 será el primer vehículo que combine motor Subaru con el sistema de inyección D-4S de Toyota.

El motor 2.0 que montará este modelo es el resultado de una unión de conocimientos y esfuerzos por parte de Subaru y Toyota, fusionando el conocimiento técnico de ambas compañías junto a la pasión por los coches deportivos.

La aportación de Subaru, entre otras cosas, se centra en su motor horizontal desarrollado recientemente mientras que Toyota aporta su tecnología D-4S (inyección directa combinada con la inyección de puerto). Como resultado se obtiene un incremento de la potencia en caballos y en par sin sacrificar el consumo de combustible y el respeto medioambiental.

El motor estará asociado a una transmisión de 6 velocidades manual o automática. La transmisión manual ofrece cambios rápidos y precisos con un accionamiento corto, mientras que la transmisión automática ofrece una conducción más deportiva con las levas incorporadas junto al volante. La tracción se distribuye con eficacia a las ruedas traseras mediante un diferencial de deslizamiento limitado.

Basado en una plataforma novedosa de tracción trasera y motor frontal, el modelo ofrecerá al conductor la confianza en su estabilidad y maniobrabilidad, sin olvidarse de su agilidad a la hora de enfrentarse con cualquier esquina.

El modelo del FT-86 que será finalmente producido será desarrollado en torno a la idea de equilibrio único gracias a



El Toyota FT86 dispondrá de un motor horizontal de procedencia Subaru.

sus compactas dimensiones, centro de gravedad asegurado potencia/peso. diseño de peso ligero y bajo do el mejor ratio posible de

Redacción

Se celebrará del 24 de Junio al 3 de Julio Vuelta a España en Alfa Romeo

El RIAR, Registro Italiano Alfa Romeo en colaboración con el Club Alfa Romeo España organiza la Vuelta a España en Alfa Romeo, tour internacional que se celebrará del 24 de junio al 3 de julio de 2011.

Una "Vuelta a España llena de fascinación, de historia y de cultura" en la que participarán más de 40 Alfa Romeo históricos de alto nivel llegados desde toda Europa.

No es casualidad que el evento comience el 24 de junio, pues es el primer cumpleaños del segundo Centenario, es decir el 101 cumpleaños de Alfa Romeo.

La bienvenida a los participantes en este magnífico Tour, se les dará en la sede de Alfa Romeo, sita en Alcalá de Henares, desde donde comenzará su recorrido hacia Sigüenza primera ciudad del recorrido.

Los participantes tendrán la posibilidad de rodar sus coches por carreteras panorámicas de Castilla, zona central (con una altitud media cercana a los 800 m) de la península Ibérica.

Durante la vuelta, se alojarán en verdaderos monumentos como son los Paradores Nacionales, palacios y castillos de época restaurados para

cumplir con la función de hoteles y hospederías, que han creado una infraestructura hotelera sin igual, están activos desde 1928 y el Parador de Gredos, que fue realizado por voluntad del Rey Alfonso XIII

es el 1º de todos ellos. Hoy día son el baluarte y portan la enseña de su gran capacidad para hacer saborear la mejor cocina regional española.

El inicio se realizará desde Fiat Group Automobiles

Spain, S.A. sede de Alfa Romeo en España, que se encuentra en Alcalá de Henares donde se les dará la bienvenida a los participantes y comenzará el Tour, finalizando ese día en el Parador de Sigüenza.

Redacción

PROGRAMA DE LA VUELTA A ESPAÑA EN ALFA ROMEO

Día	Actividad
24	Alcalá de Henares – Sigüenza
25	Sigüenza – Burgo de Osma – Santo Domingo de Silos
26	Santo Domingo de Silos – Peñafiel – Tordesillas – Parador de Salamanca
27	Salamanca – Finca Toros de Lúcia – Guijuelo – Parador de Gredos
28	Gredos – Toledo – Visita a la ciudad – Parador de Toledo
29	Toledo – Aranjuez – Chinchón – El Berruero – Finca Aldea Santillana
30	Aldea Santillana – Rascafría-El Paular – Segovia – Parador Segovia
1	Parador de Segovia – La Granja de San Ildefonso – Almuerzo en el Parador – Madrid Hotel Villa Real – Cena en la Posada de la Villa en la Cava baja.
2	Día libre para visitar la Capital de España – Cena en Hotel Jardines de Sabatini
3	Regreso a Italia



Una "Vuelta a España llena de fascinación, de historia y de cultura".

Primer compacto híbrido de lujo del mundo

Probamos el nuevo Lexus CT200h

Los miembros de la prensa especializada canaria asistimos, invitados por Lexus Canarias, a la presentación y pruebas dinámicas en el circuito de Maspalomas del primer compacto premium Full Hybrid del mundo.

Responsables de la empresa destacaron las cualidades de un coche importante llamado a satisfacer las cada vez más exigentes demandas de un mercado complicado pero ávido de productos de bajo consumo y al mismo tiempo con unas características de coche preparado para el futuro y respetuoso con el medio ambiente.

La jornada transcurrió con la realización de las pruebas programadas. Aceleración, distintos tipos de frenadas tanto en seco como en mojado, eslalon entre conos etc.

Igualmente tuvimos ocasión de comprobar la estabilidad y el comportamiento en condiciones deportivas del Lexus ISF conducido en esta ocasión por el experimentado piloto gran canario Luis Monzón que hizo las delicias de quien se dió la vueltecita de rigor subido en el asiento de copiloto.

Rendimiento de vanguardia

El nuevo CT 200h ofrece un rendimiento medioambiental de vanguardia y un placer de conducción excepcional.

Esto es posible gracias al sistema Lexus Hybrid Drive de segunda generación, que combina un innovador motor de gasolina de ciclo Atkinson de 1,8 litros con un motor eléctrico de alto rendimiento y una avanzada batería compacta. Al trabajar juntas y a la perfección, estas dos fuentes de potencia proporcionan una potencia total de 136 CV.

Con una economía de consumo excepcional y un bajo nivel de emisiones, líder en su categoría, el CT 200h es muy divertido de conducir. Al acelerar, experimentará una potencia lineal y asombrosamente fluida. Por otra parte, en modo EV (eléctrico) conducirá prácticamente en silencio, con cero emisiones.

Sistema de toque remoto:

Es un ejemplo perfecto de ello: revoluciona el modo en el que se controlan los sistemas de control de a bordo. Cuenta con una pantalla central, situada muy por delante del conductor para ofrecer la máxima

visibilidad posible. El sistema de toque remoto funciona en gran medida como el ratón de un ordenador, de modo que el control por cursor resulta altamente intuitivo. Los sistemas operativos como Bluetooth®, el control del climatizador, el navegador o su reproductor de MP3 se convierten en una extensión de nuestro cuerpo.

Condiciones normales de conducción

A velocidades superiores a los 45 km/h, el motor de gasolina entra en acción, casi silenciosamente, pero sigue recibiendo asistencia del motor eléctrico cuando es necesario. Mediante una gestión casi perfecta de sus dos fuentes de potencia, el CT 200h proporciona un confort de conducción excepcional –junto a unos niveles menores de emisiones y de consumo de combustible.

Al acelerar con fuerza el motor eléctrico de 60 kW se suma instantáneamente al motor de gasolina de 1,8 litros. Esto genera un incremento de par con el fin de proporcionar una poderosa aceleración lineal precisamente cuando se necesita.



Sistema de "toque remoto".

Los acabados están a la altura.



Detalle interesante: El cuadro se configura automáticamente según la utilización.



El comportamiento es magnífico en cualquier situación.

Innovaciones en seguridad

El CT 200h ha sido diseñado para satisfacer las normas de seguridad más exigentes. El Control Electrónico de Estabilidad del Vehículo ayuda al conductor a mantener el control de este compacto de Lexus, ágil y seguro.

Y para mayor tranquilidad, un total de 8 airbags, incluyendo airbag de rodilla para el conductor y el pasajero, pueden ayudar a proteger, en caso necesario, a todos los ocupantes.

¿Cómo funciona el sistema Lexus Hybrid Drive?

Al arrancar, el motor eléctrico puede propulsar el CT 200h hasta 45 km/h, gracias a la energía eléctrica proporcionada por la batería híbrida. En este punto el vehículo se mueve casi en silencio, no gasta gasolina y produce cero emisiones.

Deceleración, parada, frenada

Al decelerar o frenar hasta detenerse, el motor de gasolina se detiene, reduciendo las emisiones a cero. Frene, o levante el pie del acelerador, y el sistema de frenada regenerativa aprovechará la energía cinética que otros coches desperdician. Se convierte en energía eléctrica que se almacena en la batería híbrida, una de las razones por las cuales nunca necesitará recargar un Lexus Full Hybrid.

Comportamiento impecable.

El Lexus CT200h tiene unas cualidades extraordinarias. Su comportamiento es noble e incluso en condiciones de conducción extrema mantiene la estabilidad y la trayectoria con total garantía.

Precio

Disponible en Canarias desde 26.950 €uros.



Un compacto muy moderno equipado con la tecnología del futuro.

Alonso puso en Mónaco lo que le falta a Ferrari para estar arriba

F1 Gran Premio de Mónaco



Gran Premio de Mónaco de F1 2011

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	1	Sebastian Vettel	RBR-Renault	78	2:09:38.373	1	25
2º	5	Fernando Alonso	Ferrari	78	+1.1 segs	4	18
3º	4	Jenson Button	McLaren-Mercedes	78	+2.3 segs	2	15
4º	2	Mark Webber	RBR-Renault	78	+23.1 segs	3	12
5º	16	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	78	+26.9 segs	12	10
6º	3	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	78	+47.2 segs	9	8
7º	14	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	77	+1 Vta	14	6
8º	9	Nick Heidfeld	Renault	77	+1 Vta	15	4
9º	11	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	77	+1 Vta	11	2
10º	18	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	77	+1 Vta	16	1
11º	8	Nico Rosberg	Mercedes	76	+2 Vta	7	
12º	15	Paul di Resta	Force India-Mercedes	76	+2 Vta	13	
13º	21	Jarno Trulli	Lotus-Renault	76	+2 Vta	18	
14º	20	Heikki Kovalainen	Lotus-Renault	76	+2 Vta	17	
15º	25	Jerome d'Ambrosio	Virgin-Cosworth	75	+3 Vta	21	
16º	23	Vitantonio Liuzzi	HRT-Cosworth	75	+3 Vta	23	
17º	22	Narain Karthikeyan	HRT-Cosworth	74	+4 Vta	22	

Alonso (2º) y Button (3º) felices por el resultado de un trabajado gran premio.



Podio en Montecarlo 2011: Vettel, Alonso y Button. 1º, 5º y 4º respectivamente en la clasificación provisional del mundial.

Prácticamente sin tiempo de respirar, con los ecos de lo ocurrido hace unos días en el Gran Premio de España, nos encontramos en el circuito urbano por excelencia, Mónaco, con unas dosis de espectacularidad y "glamour" como ningún otro. Todavía con el sabor agrí dulce por la salida en Montmeló de un magistral Alonso, y sus primeras vueltas, y el resultado final de la carrera: El primer Ferrari, Fernando que acabó quinto, ¡fue doblado por los primeros!

- Y tras unos entrenamientos libres prometedores en la complicada pista del principado, en los que Fernando daba

la impresión de tener ritmo, llegaron los oficiales y Vettel con su Red Bull volvió a imponer su ley. Alonso no pasó de la cuarta posición para la salida. A destacar el fuerte accidente del mejicano Sergio Pérez a la salida del túnel afortunadamente sin graves consecuencias.

En la salida el asturiano le gana la posición a Webber y se coloca tercero. Espectacular Nico Rosberg que adelanta dos puestos y se coloca quinto.

La carrera transcurre sin incidentes hasta la salida del coche de seguridad que lo haría dos veces en el Gran Premio con bandera roja incluida.

Rueda de prensa

P.: Fernando, usted cayó bajo el coche de seguridad como Sebastian dijo. Preparó todo realmente antes de aquella bandera roja. ¿Pensó usted que lo iba a adelantar en las vueltas siguientes antes de la bandera roja?

R.: F.A.: Bien, uno nunca sabe que va a pasar al final. Pero yo estaba listo al 100% para intentarlo. Él tenía algunos problemas más con los neumáticos en las 10 últimas vueltas de la carrera. Nosotros administrábamos los neumáticos desde que los cambié, yo sabía que al final de la carrera era nuestro momen-



El circuito urbano de Montecarlo no tiene escapatorias pero tiene encanto.

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2011

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	143
2º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	85
3º	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	79
4º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	76
5º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	69
6º	Nick Heidfeld	Alemán	Renault	29
7º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	26
8º	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	24
9º	Vitaly Petrov	Ruso	Renault	21
10º	Kamui Kobayashi	Japonés	Sauber-Ferrari	19
11º	Michael Schumacher	Alemán	Mercedes	14
12º	Adrian Sutil	Alemán	Force India-Mercedes	8
13º	Sebastien Buemi	Suizo	STR-Ferrari	7
14º	Rubens Barrichello	Brasileño	Williams-Cosworth	2
15º	Sergio Perez	Mejicano	Sauber-Ferrari	2
16º	Paul di Resta	Británico	Force India-Mercedes	2

to para atacar, pero que las 10 últimas vueltas no fueron como nosotros teníamos previsto con la bandera roja y el coche de seguridad. Yo estaba listo para atacar. Es difícil en este circuito, no hay mucho espacio.

Hay riesgo del 50 %, puedes conseguirlo o estrellarte, pero esto es Mónaco y Vettel lidera el campeonato de forma que él tiene mucho más que perder que yo, yo estaba listo para atacar."

Penalizaciones.

Hamilton tuvo que pasar por la calle de garajes por empujar contra las protecciones del túnel a Massa. Y fue sancionado con 20 segundos por la colisión con Maldonado durante las últimas vueltas. Esta sanción no le perjudicó en la clasificación ya que pudo seguir en el mismo puesto. Ha tenido siempre mucha suerte.

(Viene de la pág. 8)



Alonso puso en Mónaco lo que le falta a Ferrari para estar arriba.

Los dos Hispania consiguieron terminar un complicado gran premio.

Massa tocó una defensa del tunnel al ser adelantado por Hamilton.



Desde la salida Fernando consiguió adelantar un puesto. Su esfuerzo y las estrategias estuvieron a punto de darle la victoria pero, hoy por hoy, Vettel y Red Bull son un rival demasiado fuerte para Ferrari.

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



Espectacular y magistralmente organizado por la Escudería Daute Grande 27º Rallye Orvecame Norte

Grande, porque en las fechas en las que vivimos tener una inscripción de este calibre es todo un lujo para nosotros los aficionados al mundo de los rallyes. Grande porque se han buscado tramos espectaculares y variados. Grande porque la Escudería Daute lo realizó espectacularmente y más grande si cabe por la cantidad de aficionados que se congregaron en los diferentes tramos así como en la salida y llegada del mismo.

Afición a tope

Había que ver la salida del rallye el viernes. ¡Como estaba de aficionados y como se aplaudió a cada uno de los equipos participantes! que con las ilusiones en todo lo alto partían desde los realejos con esa avenida de canarias repleta de coches hasta las asistencias en el municipio de la Orotava. Allí pasarían la noche a la espera del comienzo de la prueba la que se haría efectiva muy temprano. Amaneció con una lluvia fina pero persistente que sorprendió a más de uno pero que no impidió que a esa hora se congregara un buena cantidad de aficionados en el primer tramo. Se disputaba con salida en el Realejo bajo con un inicio de trazado urbano que hizo las delicias de los aficionados que gozaban del paso de los coches con esas cortinas de agua en la parte trasera que iban dejando los coches a su paso.

Inicio del Rally

Comenzaba dando primero el Porsche de Alfonso Viera/Víctor Pérez los que se adjudicaron el tramo a 6.30 de Domínguez/González y a 14.40 de Cruz/Arocha, que cometieron un error en la monta de neumáticos, y a un sorprendente Quesada/Domínguez a 19.30 que a su vez sacaba 40 décimas a Cruz/Rivero.

En cuanto a los S 1600 Javier Afonso se imponía a Jorge Dorta por 70 décimas en este tramo a resaltar lo anteriormente mencionado, el agua, que se cobraba las primeras bajas de la prueba.



Mercedo triunfo para el equipo de Copi Sport Viera/Pérez en un rally muy, muy complicado.



Cruz/Arocha no fueron ajenos a los problemas pero fueron segundos.



Domínguez/González terceros de la general y primeros de GrN.

Segundo tramo

Sobre la marcha rumbo al segundo tramo, primero de los que se repetiría en tres ocasiones, donde aparecieron zonas trampa de humedad y de barro que provocaron la pérdida de más unidades del pelotón. El Subaru se imponía en los 4.800 m del trazado recortando la distancia con sus perseguidores. Segundo el Renault Twingo de Quesada que sorprendió con este resultado y donde el Porsche perdía más de 20 segundos debido al desprendimiento de la defensa trasera. También entre los de cabeza destacar que el Mitsubishi Evo X que seguía empeñado en meterse entre los primeros como el fabuloso BMW m3 de Cristófer Reyes.

En Santa Úrsula que era el tercero de los tramos, y antes de la primera asistencia, comenzaba el tramo con las espadas muy en alto. Viera le volvió a endosar más de 14 segundos a Juan Luis que tuvo un pinchazo. Eduardo seguía siendo segundo de la general y haciendo su carrera intentando no perder comba y corriendo para defenderse de los que venían detrás dando guerra como Javier Alfonso, Cristófer Reyes sin dejar de mirar a Roberto González.

En este tramo la organización decidió soltar los coches con tres minutos de intervalo para ir reagrupando todas las unidades cortadas en el tramo anterior por los diferentes abandonos.

En el descanso de la mañana lo más oído era las difíciles condiciones del asfalto pero el interés por disputar unos tramos tan espectaculares.

Segunda etapa

A continuación nos fuimos a la primera pasada de la Guancha - San José. Aquí Alfonso se imponía a Juan Luis aunque de cara a la general el Subaru se le colaba al Mitsubishi que perdió bastante tiempo aunque no perdía la tercera plaza ya que para la cuarta y quinta Reyes y Alfonso tenían su encarnizada lucha por recortarse segundos entre ambos.

(Sigue en la pág. 11)

(Viene de la pág. 10)

Las Medianías II

Volvíamos a las Medianías, esperando que no se produjera otra escabechina como la de la pasada anterior, siendo ésta pasada bastante más tranquila en cuanto a perder unidades no en cuanto a los cronos ya que la mayoría mejoraría resultados de la pasada anterior. Aquí Juan Luis paraba el crono en 3.13:90 raspándoles unos segundos a Alfonso aunque le había salido algo respondón Cristofer Reyes que se metía entre ambos en este tramo subiendo así a la cuarta plaza de la general con ese precioso BMW M3 en detrimento del S 1.600 de Afonso.

En los tres tramos restantes no iba a haber cambios en la general así el ganador de la 27 edición del rallye Orvecame Norte fue el equipo Copi Sport formado por Viera/Pérez con su Porsche 997 GT3 con un tiempo de 27:34.30. Segundo el equipo de Cantefe contrucciones compuesto por Juan Luis Cruz y Carlos Arocha con el Subaru impreza WRC a 9.30 del primero. El tercer cajón del podium fue para el equipo sureño compuesto por Eduardo Domínguez y Dailos González con el Mitsubishi Evo X Gr N a más de 39 segundos de la cabeza. En la cuarta posición terminaría el recuperado Cristofer Reyes y Texenery Rodríguez con ese restaurado BMW M3. La quinta plaza fue a para a manos de los Afonso padre e hijo que hicieron un espectacular prueba .

La R2 calentita

El gran canario Raúl Quesada se llevo la victoria con un tiempo de 28:58.40 dejando la segunda plaza para Enrique Cruz con un tiempo de 29:26.30.

Grupo N

El grupo N fue, claro está, para Eduardo Domínguez siendo segundo José Luis Barrios.

Comentarios

Al final de la prueba los pilotos nos comentaban que el rallye había sido espectacular en su trazado.

Viera estaba muy satisfecho: *“Ha sido el rallye más complicado de mi vida deportiva, y un milagro que estemos en meta. Fue una lotería sobre todo con las cubiertas, y de hecho nos equivocamos en la monta del segundo bucle, pero no fuimos los únicos. Todavía nos queda mucho que aprender, pero no cabe duda que cada vez nos encontramos más a gusto con el Porsche y con esta victo-*



Peleado 4º puesto para un espectacular equipo: Reyes/Rodríguez.



5º puesto para los Afonso (padre e hijo).



2º triunfo consecutivo en R2 de Quesada/Domínguez.



Cruz/Rivero 2º puesto en R2. Terminar el rallye fue un auténtico triunfo y siguen en la lucha.

ria, que sabe a gloria, nos colocamos primeros del Regional, cosa que no esperábamos a estas alturas del campeonato”.

Juan Luis hacía referencia a la mala suerte tenida, tanto en el error en la elección de neumáticos como en el posterior pinchazo. Alberto Reyes sexto clasificado nos decía que su sobrino Cristofer le había dado leña de la buena: *“da gusto tener familia deportista”*.

Raúl Quesada admitía que *“fue un rallye muy difícil, sobre todo el primer bucle, donde corrimos con la presencia de la lluvia y era cuando teníamos que intentarlo. Cuando todo está pasado por agua podemos atacar a tope, ya que nos encontramos cómodos en estas condiciones. El ritmo en la R2 es muy alto y puede pasar cualquier cosa en cualquier instante puesto que esta velocidad es muy alta. Quiero agradecer a todo el equipo la entrega, y en especial a Antonio Ortega por hacernos correr en Tenerife. Ganar la R2 en un coeficiente seis no es tan determinante como si fuera un diez, pero estamos muy contentos con nuestro segundo triunfo consecutivo, lo que nos deja un gran sabor de boca”*, argumentó.

Enrique estaba desilusionado: *“Salimos con muchas ganas y hemos pagado nuestra foga-sidad, pero hay que extraer la lectura positiva de la experiencia y hemos mejorado donde nos mostrábamos más débiles. Esperemos que este error no nos pase factura al final del Campeonato. Todavía mantenemos nuestras opciones intactas aunque cada vez son más exigentes en cuanto a los resultados que tenemos que conseguir. Pido disculpas al equipo por el trabajo extra que tuvieron que hacer. Siguen siendo los mejores.”*

Felicitar a la organización por el gran trabajo realizado durante toda la prueba, al público que se comporto de forma más que excelente en todas las zonas del trazado, a los participantes y asistencias que hicieron las delicias de todos los asistentes.

No quiero terminar sin recordar especialmente a todos aquellos que comenzaron con gran ilusión esta prueba y por diferentes motivos no pudieron llegar a la meta. Va para ellos nuestro aplauso y emplazarles para la 28ª edición que ya esta en marcha.

CEV Motorland Alcañiz. 2ª de 7

Barragán, Morales y Márquez en lo más alto

125GP LA PRIMERA PARA ALEX MARQUEZ

El equipo Team Catalunya Caixa Repsol cuenta en su filas con dos de los grandes pilotos con futuro dentro de nuestro campeonato: Alex Rins y Alex Márquez. Rins ya sorprendió la temporada pasada ganando su primera carrera en Montmeló y parte como claro favorito al título este año, pero dentro de su misma escuadra Alex Márquez ya quiere plantar cara. Si bien hasta la fecha Rins había dominado todos los entrenamientos con claridad, en Aragón lo tuvo más complicado. Y es que una mala salida, problemas con el embrague y posteriores problemas mecánicos, le hicieron sufrir mucho. De ello se aprovecharon tanto Alex Márquez como Juan Navarro que, con una moto sumamente inferior, se la juega con los pupilos de Emilio Alzamora.

La carrera tuvo dos momentos importantes: la mala salida de Rins que le obligó a remontar y el duelo Márquez Navarro que nos llevó a disfrutar de una de las carreras más bonitas y emocionantes de los últimos años. Al final el hermano de Marc Márquez lograba una merecida victoria por delante de su compañero Rins que pudo superar en último momento al valiente piloto valenciano Jorge Navarro. El campeonato está ahora igualado en la primera plaza con empate a puntos entre Márquez y Rins. En Montmeló veremos lo que pasa.

MOTO2 AHORA SI, CARMELO MORALES

El triunfo de Jordi Torres en Jerez dejó a todos contentos menos a Morales y su entorno más cercano incluso dentro del equipo. El recién llegado Jordi Torres que se presenta como el segundo piloto de Laglisse plantó cara a Morales y le batió en todo regla en el circuito andaluz. Pero en Aragón no iba a ser tan fácil. Carmelo ya dominó los entrenamientos y en carrera todos pensamos en una nueva lucha entre los dos. Pero las primeras vueltas para Mo-



Los pilotos de 125, que repiten el podio de Jerez, Rins Márquez y Navarro.



Excelente carrera para el piloto orotavense Juan Alonso.



Morales colidera la clasificación junto a su compañero Jordi Torres.



Del Amor perdió mucho tiempo hasta llegar a los puestos de cabeza.



Santiago Barragán consigue su segunda victoria consecutiva en el CEV.

rales no fueron buenas y con ciertos problemas de estabilidad se vio obligado a pelear por llegar al grupo de cabeza. Sensacional Iván Moreno que con su Moriwaki estuvo liderando la prueba y junto a Torres protagonizó una excelente carrera. Pero Carmelo llegó desde atrás y en las últimas vueltas marcó la diferencia y ya nadie le pudo alcanzar. Torres se conformó con la segunda plaza sin tener que arriesgar en busca de Morales y Moreno iguala la tercera plaza de Jerez y marcha tercero en el campeonato. Pero la gran alegría de la carrera la dio Arturo Tizón que volvía al CEV con la AJR de Grifol, por lesión de Russel Gómez, y logró una meritoria 5ª plaza. Magnífico el ex campeón de España de Supersport.

EXTREME SEGUNDA DE BARRAGAN

El piloto extremeño Santiago Barragán domina claramente la categoría de extreme. Solo Javi del Amor parece que pueda aguarle alguna fiesta pero de momento no lo ha conseguido. En Jerez los problemas de del Amor en los entrenamientos marcaron mucho su carrera y aquí una mala salida le vuelve a situar en los puestos intermedios teniendo que remontar y perder mucho tiempo hasta llegar a la cabeza de carrera. Para entonces ya Barragán no quiere saber de nadie y gana con claridad. Del Amor llegó hasta Silva que tenía muchas ganas de colocar una segunda Kawasaki en el podio y juntos dieron unas vueltas muy divertidas para el espectador. Al final pudo la velocidad de la BMW del Motorrad Competición de Manuel Alonso sobre la Kawa de Silva. Del Amor tiene mucho que mejorar si quiere ganar este año a Barragán que se consolida en la primera plaza con 10 puntos de ventaja sobre el de Sant Sadurní. En Montmeló veremos si realmente la BMW puede con la Kawa. Excelente resultado para el canario Juan Alonso que hizo el 15º de la general y el 6º de privados.

Le Mans. Gran Premio de Francia de Motociclismo

Viñales y Márquez protagonistas

125

El dominio de Nico Terol en las 3 primeras pruebas del Mundial de 125cc podían hacer pensar en que el camino hacia el título para el de Alcoy iba a ser un camino de rosas. Es probable que Nico lo tenga más fácil que los demás pero de momento un desconocido para el gran público seguidor del Mundial, pero conocido para los lectores de Informamotor, el vigente campeón de España Maverick Viñales ha logrado arrebatarse la victoria a Terol en un mano a mano apasionante donde ambos demostraron ser capaces de controlar, mandar en la carrera y luchar hasta la última curva. Ese fue precisamente el punto que aprovechó Viñales para arrebatarse la victoria a Terol y conseguir con sus escasos 16 años ser el piloto español más joven de la historia en conseguir un triunfo en el Mundial. Otro ex campeón de España Efrén Vázquez logró por primera vez este año subir al podio, el primer podio 100% español de la temporada.



Maverick Viñales, el Campeón de España y de Europa ya gana carreras del mundial.



Marc Márquez, brillo con luz propia en su primer triunfo en moto 2.

Moto2

Desde el inicio de la temporada eran muchas las dudas que surgieron acerca de las posibilidades de Márquez de ganar carreras en Moto2, si había sido precipitada su paso a la categoría media del Mundial o si la presión le impediría lograr finalizar en la zona de puntos después de tres "ceros" consecutivos. Pues bien, Márquez no sólo logró terminar en Francia sobre la moto sino que además lo hizo pasando primero bajo la bandera a cuadros después de una remontada que le llevó desde la novena plaza hasta el triunfo final. A cuatro vueltas para el final Marc Márquez tomó el mando y aventajó en meta a Takahashi, segundo clasificado por delante del líder Bradl en casi 2 segundos. Márquez ya ha llegado a lo más alto del podio, ha podido descorchar su primera botella de cava con sus 18 años recién cumplidos y promete seguir dando guerra.



Jorge Lorenzo en lucha con su Yamaha y con el resto.



Casey Stoner, dueño y señor.

MotoGP

A Casey Stoner parecen no haberle afectado demasiado sus problemas en la espalda visto lo visto en Le Mans. Ni en las 4 sesiones de entrenamientos del fin de semana ni en el warm up del domingo pudo nadie arrebatarse al australiano su primera posición. El más rápido del fin de semana

no logró sin embargo salir en la primera plaza al apagarse el semáforo pero una vuelta fue más que suficiente para que superase al especialista en salidas Dani Pedrosa y los dos pilotos de Repsol Honda intentaran una huida en solitario. Simoncelli que rodaba en tercera posición y con mayor ritmo que Pedrosa quiso supe-

rar al español que no tiraba la toalla pero como consecuencia del adelantamiento al límite del italiano terminó con sus huesos y concretamente la clavícula derecha fracturada. Simoncelli fue sancionado por esta acción con un "drive trough" y finalizó 5°. Valentino Rossi y Andrea Dovizioso superaron a Jorge Lorenzo,

quien no tenía su fin de semana, y los italianos se repartieron los dos últimos cajones del podio. Dovizioso no estaba dispuesto a ceder ante Rossi y logró su primer podio de la temporada al igual que Rossi que se estrenaba en el cajón con Ducati.

Texto: Eva Ávila
Fotos: Yiyo Dorta y Dorna



125cc. 1° Maverick Viñales, 2° Nico Terol y 3° Efrén Vázquez.



Moto2. 1° Marc Márquez, 2° Yuki Takahashi y 3° Stefan Bradl.



MotoGP. 1° Casey Stoner, 2° Andrea Dovizioso y 3° Valentino Rossi.



Muchos gallitos en el mismo corral. Ya veremos como llegan a Valencia.

II Subida a La Degollada de Peraza en la isla de La Gomera Brillante José Manuel González

Los pasados días 13 y 14 se disputó la II Subida a La Degollada de Peraza.

Organizada por la Escudería Gomera Racing contando con la participación de 31 pilotos de cinco de nuestras islas. Miguel Quintito de Gran Canaria con BMW M3, Jonathan Reyes y Sergio Febles desde el Hierro, también la Palma estuvo presente con siete pilotos entre los que destacaron José Francisco Acosta ganador a la postre con el Porsche 911 997 GT3, la BRC 02 de Samuel Castro, los BMW de Guadalberto, Palmero y Lastra además del Clio V6 Pedro Roberto y los Citroen de Víctor Acosta y de Juan Lorenzo. El resto de participantes eran los habituales del certamen de Tenerife más los pilotos locales.

Muchos aficionados

La prueba atrajo a bastante público, desde las primeras horas del día, más aquellos que se pasaron la noche en el tramo que no fueron pocos. Por cierto daba gusto ver el tramo en sentido descendente como en cada resquicio donde cabía un coche ahí estaba el grupo de aficionadas dispuestos a pasar la noche con las vistas de Tenerife y San Sebastián de fondo.

Con las primeras luces del día comenzaban a rugir los motores con las verificaciones administrativas y técnicas adelantando así la llegada de los pilotos tinerfeños que en su mayoría viajaba en el primer ferry de la mañana. Ya con todos en la isla y los trámites superados se procedía a la salida del parque rumbo a la rampa de salida con una parada en las asistencias que se encontraban a muy pocos metros del comienzo.

Carrozados

- Las tres mangas, tanto la de estrenos como las dos oficiales, se realizaron sin ningún tipo de incidentes pero con la emoción de centésimas en algunos casos que mantuvieron
- la tensión hasta el final donde
- las manos de algunos se impusieron a las monturas y en

otros casos las monturas no tuvieron oponentes aun teniendo enfrente a pilotos consagrados con "mucho oficio". Este es el caso de los carrozados entre los que José Francisco Acosta se impuso con su Porsche 911 997 GT con un mejor tiempo de 2:36.594. El segundo clasificado Nicolás Mesa con Ford Escort WRC 06.888. En el tercer cajón del podium quedó un espectacular Eduardo Quintero con el Honda Civic Type R a 11.523. Félix García (Monchi) en la cuarta plaza por tan solo nueve milésimas. La quinta plaza fue para Octavio Hernández Cañamero que, como es habitual en él, suele bajar sus registros en cada pasada.

Barquetas

En cuanto a las barquetas no había color. José Manuel González se mantuvo firme desde los entrenamientos en la primera plaza aprovechándolo el buen conocimiento del terreno, la fiabilidad de su BRC 05 Evo y su experiencia, parando el crono en 02:26.961. Segundo a 1,888 Eduardo Alonso con Osella PA 20 y tercero Diego Rodríguez con Speed Car GT a 4.937 siendo cuarto el piloto herreño Jonathan Suárez.

En la línea de llegada hablamos con varios pilotos donde nos contaban:

Nicolás Mesa que había llevado su coche al límite pero que con el Porsche no podía.

Monchi nos decía que había corrido de lo lindo para que no se le escapara Quintero pero, que aún así, éste lo había hecho genial que estaba orgulloso de ver como la juventud venía dado fuerte y felicitaba a Quintero por su primer podium de la general.

Terminaremos mencionando a todos los componentes de la Escudería Gomera Racing que realizaron un espectacular trabajo en esta prueba y que, según José Miguel, ya se piensa en la próxima temporada que, como ya es bien sabido por los aficionados, tocará en otro municipio gomero.



Eduardo Alonso 2º en barquetas a 1.888 del primero.



Diego Rodríguez, 3º en barquetas a 4.937.



José Manuel González se impuso en la rampa de La Degollada con un mejor tiempo de 02:26.961.



2º Nicolás Mesa sin ninguna posibilidad de vencer al Porsche.



3º Eduardo Quintero, que también cuajó una buena carrera.



José Francisco Acosta con su Porsche 911 997 GT paró el crono en 2:36.594.



Podio de carrozados con: 1º José Francisco Acosta, 2º Nicolás Mesa y 3º Eduardo Quintero.

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



Trabant 601

Con el modelo 601 surgió el que probablemente fue el Trabant de mayor éxito en toda la historia de la marca. Su carrocería, de diseño trapezoidal, era de plástico y medía 3.560 mm de largo. Unos vistosos colores relevaban los antiguos modelos, solo disponibles en gris. No obstante, la construcción del 601 debía ser lo más económica posible, de ahí que este modelo sólo fuera en realidad una actualización estética de su antecesor.

Aunque su concepto estaba más que anticuado, en 1990 sucedió

lo increíble: sonó la marcha fúnebre para el motor de dos tiempos y 26 CV de potencia y los Trabant pasaron a contar con el motor tetra-cilíndrico de 1,1 litros del Volkswagen Polo por expreso deseo de esta marca.

Redacción

Marca	Trabant
Modelo	601
Cilindrada cc	595
Cilindros	2
CV	26
kW	19
Fabricación	1964-1990
Uds. Fabricadas	3.000.000 +/-

SUDOKUS

SENCILLO

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

SENCILLO

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

MEDIO

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

DIFICIL

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

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

RAV4. Simplemente se adapta a tu vida.



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

por 25.900 €

Equipamiento de serie:

Faros antinieblas
Climatizador
Sensor de lluvia
Sensor de luz
Elevavinas eléctricos
ABS, EBD, VSC y HAC
Radio CD con cargador de CD, Mp3 y 6 altavoces
Bluetooth y mandos de audio en el volante
Asientos traseros abatibles 60:40
Airbags delanteros de conductor y pasajero, laterales, de cortina y de rodilla
Llanta de aluminio de 17"

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