

## Rallye Islas Canarias Triplete de Skoda

Págs. 10 y 11



## Y el himno español sonó en Jerez tres veces...

Págs. 8 y 9

**Novedades: Fiat 500C** (Pág. 13) - **Concept Ford Start** (Pág. 12) -

**Mitsubishi ASX** (Pág. 6) - **Porsche Cayenne** (Pág. 15) - **Seat Alhambra** (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**

## Llegan tiempos malos para el motociclismo

# La crisis también se nota

Nuestro deporte no queda ajeno a la situación económica mundial. Por mucho que queramos mirar hacia otro lado, es evidente que las economías domésticas, que son las que llenan nuestras parrillas, se están viendo muy azotadas y las perspectivas para esta temporada no son muy buenas.

Hemos salido con un 10 de nota en el MX Élite de San Miguel, desde el promotor, pasando por la federación española y los medios de comunicación han concedido esta calificación a una prueba que se consolida.

Ya tenemos una cita anual con el mejor moto cross de España y la apuesta realizada por el MC Abona y la federación Canaria, con el apoyo del Cabildo de Tenerife y el

Ayuntamiento de San Miguel de Abona, además de muchos patrocinadores y simpatizantes, ha tenido sus frutos. La presencia de Vicente González en la federación española tiene una vital importancia para que esta prueba siga siendo calendarada a partir de ahora en el nacional. El esfuerzo es muy grande y los costes no son pocos, pero vale la pena tener lo máximo de la categoría en la isla. Y, aunque me critiquen, es una oportunidad única para que los nuestros se codeen con grandes campeones.

El pasado artículo de abril, hablaba del MC Abona y todas esas personas que tanto luchan por tener el mejor circuito de España, y dejé un nombre fuera, pero no por despiste ni porque se me haya olvidado,

simplemente porque Massimo Matteoni necesita una mención diferente. Este italiano de mierda, como se dicen entre ellos y ya nos hemos acostumbrado a oír, fue la clave para que el campeonato de España de mx llegara a la isla. Y lo fue porque es el padre del MX Internacional. Massimo se puso en manos del MC Abona, y dada su situación privilegiada dentro del mx mundial enroldado en las filas del promotor Youthstream, colaboró de primera mano para traer a todos esos campeones mundiales a la cita tinerfeña allá por el mes de diciembre. Mientras en Europa el frío y la nieve cubren la mayor parte de los circuitos, Tenerife goza de sol y buena temperatura y un gran circuito. Massimo puso todo su empe-

ño en que esto fuera así y año tras año nos brindó la oportunidad de ver a los más grandes del mx mundial en nuestro circuito. Gracias Matteoni. Aún sigue llevando el nombre de Tenerife por donde va y eso es porque quiere nuestro deporte y porque quiere a nuestra isla. Esperamos que sigas muchos años con nosotros que siempre serás de los nuestros. Uno de los más grandes y seguro que Tino, desde el cielo, se acuerda mucho de ti.

Las primeras carreras del motociclismo canario ya han tenido su arranque pero con la misma característica: escasa participación de pilotos. No sé si el calendario previsto se verá cumplido en su totalidad, pero es notorio que muchas pruebas se quedarán sin hacer.

Solo los motos clubs con ciertos recursos podrán sacar las pruebas adelante ya que hay unos gastos mínimos que cubrir con estas inscripciones son imposibles de hacerlo. Espero y deseo que los pilotos se vayan animando y encuentren el patrocinio para poder hacer las carreras de esta temporada. Creo que entre todos podemos luchar para que este deporte tan bonito no se acabe. Es cierto que hay especialidades que tienen más participantes, caso del mx, pero la velocidad está tocando fondo.

Usando un término de otro deporte, pero es cierto: "A por ellos".

Yiyo Dorta

## El ciclo de los grupos Ñ

# IRC, increíble rally de Canarias

Ha concluido una nueva edición del Rallye de Canarias Trofeo "El Corte Inglés" y aunque, a título personal, no me ha parecido de lo más brillante, bien es cierto que ha supuesto la confirmación definitiva de que de esto no entiendo nada, a priori pensaba que la inclusión de los IRC, era importante y una apuesta de futuro, pero no, son el presente y además un presente impresionante. No solo por las prestaciones de los coches que son una pasada, sino también por la profesionalidad de sus pilotos. Hay que estar en los tramos y escuchar el sonido de esos motores, el poder de aceleración, la velocidad de paso por curva y sobre todo el poder de desaceleración de los mismos, yo no pensé que pudieran andar al nivel del Focus y de hecho sigo pensando que no debería de ser así. Los GT deberían de estar más cerca y los grupo N, tanto convencio-

nales como plus, no deberían de estar tan lejos. Repito esas eran mis sensaciones a priori y al igual que las de muchísimos de los aficionados que poblaban como siempre, y repito como siempre, nuestras preciosas carreteras. Pero no es así. Están un escalón por delante y la evolución es continua. Me niego a pensar que un WRC no deba estar delante, pero bien es cierto que el único que se encontraba en el ajo, jugaba en otra liga, no era su guerra, su objetivo era el rallye regional y para eso le sobraba medio coche, no es por menospreciar a los nuestros pero el nivel de monturas, y no digo pilotaje, con el que se enfrentaba era de hace 25 años. Su rival más cercano era José Mari con un coche que sigue produciendo chiribitas en el estomago como cuando uno va a buscar por primera vez a su novia. Los canarios dándole todo y no dejándose

nada dentro, cumpliendo sus objetivos particulares, y conservando los vehículos para lo que se avecina. No olvidemos que hacer un rallye de esta envergadura con más de 200 kms de tramos cronometrados es como hacer 3 rallyes del regional.

El equipo Skoda Motorsport copó el pódium con sus tres unidades. Jan Kopecky se encontró una victoria que el piloto de Peugeot Inglaterra le dejó en bandeja al perder 2 minutos por un pinchazo al final de la primera etapa del viernes, seguido por un Juho Haninen que decía que su terreno favorito era la tierra y que se encontraba satisfecho con sus prestaciones en este tipo de asfalto, cerrando el pódium Guy Wliks, con la tercera unidad de Skoda, en este caso del importador británico.

Miguel Fuster exprimía su Porsche en la primera etapa pero, al ver que el riesgo de

pelear con las prestaciones de los N-4 era muy alto, decidía ganar su batalla y levantar el pie. Aunque no lo parecía sobre todo subiendo La Higuera Canaria-Santa Brigida donde prácticamente desconectaba su coche en muchísimos sectores del tramo. A título personal me encanto el comportamiento de los Suzuki Swift. Increíble el paso por curva y la tracción de esos delanteros que ganaban el campeonato de las dos ruedas motrices, con un "novel" Joan Viñes que cada día me sorprende más. Debut esperanzador de ese Twingo R2, al que me parece le queda algo de trabajo, sobre todo en el terreno suspensiones, daba la sensación de morrear, pero de forma imprevista no progresiva y un Fran Suarez que, aún teniendo problema de frenos y tener que revisar algún tiempo en la primera etapa, le sacaba grandes prestaciones al fiable Citroen C2. Un Yeray Lemes

rapidísimo y un Enrique Cruz que tuvo una progresión increíble sobre ese Ford Fiesta R2 de la red Ford de Canarias, en el primer tramo rodaba a más de un segundo por kilómetro de Yeray y en el tercero ya iba a la par, nos seguirán dando muchas alegrías.

Por otro lado, mal que nos pese a los aficionados, se tendrán que cerrar los tramos 1 ó 2 días antes. No permitir acceder a los tramos con coche y medidas como en el mundial. No favorece en nada la suspensión de un tramo por asistencia masiva de público, otras circunstancias no son debatibles pero esto nos puede perjudicar para el futuro de esos dos años de probable disputa del IRC en Canarias, por tanto un rallye para analizar y ver para donde si dirige el futuro de este apasionante deporte.

José Gregorio Rguez. del Rosario

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: [josedelariva@informamotor.com](mailto:josedelariva@informamotor.com)

Dirección electrónica: [redaccion@informamotor.com](mailto:redaccion@informamotor.com)

Página web: [www.informamotor.com](http://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

## Aprobar una oposición no otorga "patente de corso" al examinando Una multa con muy poco sentido común

En mis muchos años de conductor no he tenido problemas con los guardianes del tráfico en las carreteras ni con los que regulan la circulación en las muchas ciudades, nacionales y extranjeras, por las que he transitado.

Y, miren ustedes por donde, hoy me apetece enormemente contarles la anécdota que me ocurrió recientemente en la villa en la que trabajo y vivo en la que parece que han entrado "policías municipales nuevos". Esto, en principio, no debería tener ninguna importancia. Si han accedido a su nuevo puesto es porque han superado unas pruebas, físicas, teóricas, prácticas, psicológicas, etc. Todas muy duras, y esto les da derecho a vestir su magnífico nuevo uniforme. Todo esto no siempre es garantía de tolerancia, comprensión y entendimiento y menos aún de sentido común. Al fin y al cabo no dejan de ser perso-

nas y pueden, en un momento dado, llevar al campo de batalla, que es su trabajo, frustraciones personales, resentimientos o simplemente no tener la capacidad para resistir presiones de cualquier tipo.

Intentando corregir lo que me pareció claramente "un atropello" presenté un pliego de descargo en la oficina del ayuntamiento, con fotos que explicaban de forma gráfica el "grave obstáculo" que mi coche suponía para la circulación, exponiendo:

*Que siendo las --h-- del día -- de abril de 2010 paré mi coche, frente al nº de la calle -----, situado tal como se ve en fotos adjuntas. Entré en un establecimiento compré un sobre, lo pagué, y salí de nuevo. El tiempo de la operación, REAL, no pasaría del minuto. Llego a mi coche y me encuentro a un guardia municipal escribiendo un im-*  
*preso de denuncia.*

*Al saludarlo le comenté, medio en broma, "o me estaba esperando o venía detrás de mí" porque no parece normal que con el tiempo transcurrido ya esté haciéndome la denuncia. Me contestó que yo tenía mal aparcado mi coche y él estaba haciendo su trabajo.*

*Aprovechando que había llegado me pidió carnet de conducir, documentos del coche, ITV, etc. Cuando ya vi que no tenía ninguna intención de "perdonarme" le dije que me parecía injusto que por un minuto me denunciara y, a la vez, un abuso de autoridad.*

*En ese instante corroboré mis comentarios cambiando el concepto en la parte alta del boletín y donde había puesto 90 Euros puso ;;;300Euros!!! Añadiendo que obstaculizaba gravemente la circulación. Algo inexplicable a la vista de las fotos.*

Igualmente figuran en el texto el nombre, apellidos y DNI de un testigo que presencié indignado todo lo ocurrido.

Ante tal situación me negué a firmar el documento y pedí mi copia.

Nada habría pasado con un poco de lo anteriormente comentado: sentido común.

Aún reconociendo que mi coche estaba mal aparcado, si él no cede, yo habría tenido que pagar los 90€ pero cambiar el concepto y el importe por uno muy superior no es de recibo y se convierte en ABUSO DE AUTORIDAD.

José de la Riva



El coche negro de la derecha fué multado por obstaculizar gravemente el tráfico.

wvcanarias.com



Ten cuidado con lo que deseas.

Golf TSI

Totalmente equipado.  
Por sólo 15.200€  
sólo 100 uds.

Equipamiento de serie a destacar:

Llantas de aleación, climatic, radio CD Mp3 con 8 altavoces, apoyabrazos con conexión multimedia, 7 airbags, volante de cuero, ordenador de abordo.

Descuentos especiales en toda la gama Golf.



Golf: consumo medio (l/100 km): urbano de 5,7 a 11,8 - interurbano de 3,7 a 6,7 - promedio de 4,5 a 8,5. CO2 (g/km) de 118 a 199. PVP impuestos incluidos.

Tus Concesionarios Oficiales Volkswagen en Tenerife

Cuatromoción

Hatusa

## Jornada de convivencia con pruebas dinámicas y degustación. Paseo Mercedes Benz-Ruta del Vino 2010

Los departamentos de Márketing y Ventas de Rahn Star organizaron, con algunos clientes, una interesante jornada: El Paseo Mercedes Benz-Ruta del Vino-2010. El objetivo era que todos ellos pudieran probar las unidades de la marca que, al efecto, pusieron a su disposición.

Se pudieron probar los Mercedes de los modelos A, B, C, CLC, GLK, ML y E con diferentes motorizaciones y cajas de cambio. Se realizó un estudiado recorrido a través del cual todos pudieron probar todos los coches incluso, en caso de interés, no hubo problema de volver a repetir modelo. A medida que avanzaba la jornada fuimos, además, visitando dos bodegas importantes en el panorama vitícola de la isla y degustando sus magníficos vinos.

### Bodegas El Lomo

Visitamos las instalaciones de Bodegas El Lomo. Pertenecen a la familia de D. Félix Rodríguez Rodríguez que en los años 80, con una parte de sus ahorros, compra una finca de 30.000 metros cuadrados en la zona conocida por El Lomo, término municipal de Tegueste.

Elaboraba pequeñas cantidades de vino de la forma que era tradicional en la zona, mediante lagar abierto y prensa de husillo. Sorprendido por el éxito entre sus amistades y el potencial enológico de las cepas que se encuentran en la finca, pertenecientes a las variedades forastera negra (listán negro), listán blanco, negramolle, tintillo castellana, Málaga, gual, malvasía blanca, malvasía rosada, etc., decide entonces mejorar los métodos de elaboración para sacar todo el aroma, sabor y esplendor de las uvas recolectadas en El Lomo.

Comienza Don Félix por restaurar la vieja cuadra que existía en la finca, transformándola en una pequeña pero interesante bodega, con depósitos de acero inoxidable y sistemas para el control de la temperatura de fermentación.

dega fue de unos 6000 litros, y representaba un "entretenimiento personal".

La calidad del vino y el éxito entre los consumidores fue motivo de sucesivas ampliaciones, hasta hacer pequeño el antiguo recinto.

Se acomete entonces una nueva construcción con capacidad para elaborar unos 120.000 kg de uva, la cual también quedó pequeña por lo que se ve obligado a construir una nueva y moderna bodega con capacidad para elaborar cómodamente 250.000 kg. de uva. El nuevo edificio consta de zonas destinadas a laboratorio de control de calidad, dependencias para los trabajadores sala de degustación. La bodega alberga también una nave especialmente diseñada para la elaboración de vinos en barrica.

### Bodegas Monje

A nuestra llegada nos atiende Don Felipe Monje quien de forma distendida y amable nos explica: "Desde mi infancia, me rodea el ambiente de bodega, vendimia, olor de mosto, el trasiego, los toneles, la viña, la arada, la poda; todo es vino en el vocabulario habitual de casa. Mi padre, Miguel Monje, me enseñaba a querer la tierra, sus viñas, sus vinos, inquietudes que le venían de sus antepasados todos ellos bodegueros cuya pasión se trasmite desde 1750.

Ahora, tomo el relevo de nuestra tradición, pertenezco a la quinta generación de una saga cuya vocación ha sido el fascinante mundo del vino".

En el poco tiempo que estuvimos de visita se esforzó en mostrarnos quiénes son y qué hacen, haciendo hincapié de que en cada una de sus botellas se encierra el buen hacer y el espíritu de la familia.

### Felipe Monje habla de La Bodega

Desde la bodega, la panorámica es un regalo: viñedos, montañas, mar, sol: "El lugar ideal para vivir y cuidar nuestros vinos". Construida por mi padre en 1956 y modernizada

en 1983, todavía dispone de los antiguos toneles de roble en los que seguimos fermentando y criando el Tinto Tradicional; combinamos, así, las prácticas más antiguas con la tecnología actual". Nos comenta

La bodega, con capacidad para 160.000 litros, es suficiente para procesar nuestra cosecha. Diez personas componen el equipo humano que hace posible continuar con la filosofía y el cariño que merece esta vocación.

Durante nuestra breve estancia se esforzó en impartir un "curso aceleradísimo de cata" a la vez que degustábamos algunas especialidades.

La jornada terminó con una comida en el restaurante de la bodega, con un cochinito especialidad de la casa. No faltaron los caldos de los que todos quedamos maravillados, sobre todo los más entendidos.

Redacción  
Fotos: José de la Riva



Felipe Monje se esforzó en todo momento por enseñarnos los secretos del vino.



La comida fue el colofón con, entre otros, buenos vinos y un cochinito memorable.



En un descanso los invitados posaron para dar testimonio de su participación en una interesante jornada.



Con la adjudicación de los coches se inició un viaje que estuvo acompañado por unas condiciones climáticas estupendas.

## El ahorro más eficiente está en nuestros hábitos de conducción

# Consejos para ahorrar en tu vehículo

El ahorro en la economía familiar no está nunca de más, y puede ser una asignatura pendiente en esta sociedad tan ávida de consumo. Pero ahora toca apretarse el cinturón... y en estos tiempos de crisis, de todo tipo, hay que mirar mucho los posibles excesos. Porque verdaderamente las circunstancias personales o laborales de muchos nos obligan a cada uno a tomar iniciativas de corte singular y tomar conciencia de que pequeños gestos y actuaciones nos pueden brindar un ahorro considerable en nuestros gastos habituales.

Lo cierto es que los consejos pueden ser buenos o malos, depende de quién venga, y cómo uno se los aplique, así que no esperen soluciones milagrosas. Como principio básico deben tener en cuenta que una cosa, es reducir unos euros del gasto total dedicado al mantenimiento de su vehículo, y otra muy distinta es anular por completo el gasto dedicado al correcto mantenimiento y a la seguridad de nuestro vehículo. Y sólo prestarle atención al vehículo cuando nos toque pasar la ITV o cuando nos deja tirados... Esto es como todo, hay que tomarse su tiempo para hacerle una revisión periódica, porque si esto no es así, de nada vale el ahorro de hoy, porque lo que

no te gastas hoy, te lo vas a gastar mañana, y seguramente más de lo que te tendrías que haber gastado en un principio. El ahorro más eficiente está en nuestros hábitos de conducción, acelerando y frenando adecuadamente, cumpliendo las velocidades recomendadas y obligatorias de circulación, manteniendo el vehículo limpio por dentro y por fuera y si acaso buscando los precios de los carburantes en aquellos lugares donde el precio y la calidad del servicio nos convencer de su compra.

### El mantenimiento periódico

Los consejos de mantenimiento periódico los hay a cientos, desde ponerse al día releendo el manual de su vehículo, y verificar según la marca y modelo de vehículo, cosas básicas y obligatorias por ley que debe tener como un juego de repuesto de sus fusibles y bombillas, triángulo de emergencia, chaleco de señalización (en la guantera), herramientas básicas y gato para el cambio de rueda. Seguidamente revisé su maletero y dejé una botella de 1 litro de agua o de refrigerante (según motor) algún que otro paño y unos guantes de tela, para cuando lo necesite, nunca se sabe. De media un vehículo nuevo necesita reponer el lí-

quido refrigerante o anticongelante cada año, y al menos cada 4 años sustituirlo completamente y realizar una limpieza del circuito de refrigeración, para evitar en el futuro corrosión y fugas. Si tiene aire acondicionado o climatizador utilícelo al menos una vez al mes, y si ha perdido potencia es hora de renovar el gas R134a que necesita para funcionar. Y de la batería, con el vehículo apagado, observe en general su estado y si ve una capa blanca en los terminales, límpielos con un paño o un cepillo de dientes, con una disolución de agua con bicarbonato de sodio, y ante la duda o fallos de arranque acuda a su taller, para descartar otro problema en el encendido.

En el mantenimiento periódico hay pequeños consejos de supervisión pero si esto le resulta pesado, bien permítame decirle que se lo deje a profesionales cualificados para cuando tenga que acudir a un taller, ellos le recomendarán los tiempos de revisión, bien en fecha o en kilómetros. Recuerde que en los cambios o sustitución de lubricante de su motor, puede ser ejemplo si lleva un aceite mineral que tenga que sustituirlo cada 5.000 Kms y si es sintético cada 10, 20 o 30.000 Kms, nunca cambie el grado SAE del aceite sin cambiar el filtro de aceite, que debe cambiarlo de media cada 10 o 20.000 Kms. Luego el filtro de aire y el filtro de carburante se sustituyen de media desde los 15 a 20 o 30.000 Kms. El filtro de habitáculo o de antipolén es recomendable cada 20.000 Kms. En vehículos de gasolina, las bujías desde los 10.000 Kms en vehículos de carburación a los vehículos de inyección desde los 40 o 50.000 Kms con el

reglaje anterior de los filtros. El sistema suspensión y amortiguación debe revisarlo cada 50.000 Kms en un taller con una prueba dinámica y con los sistema de frenos, como discos y pastillas o zapatas con tambor, necesitan una más compleja supervisión, pero si nota que chirrían acuda al taller, puede deberse a suciedad normal del desgaste del propio material o que realmente ha desgastado las pastillas con el consiguiente riesgo para su seguridad. Con el líquido de frenos recuerde que si observa el nivel bajo esto no supone reponerlo, nos indica que hay un desgaste del material del freno y que hay que sustituir las pastillas y revisar todo el circuito de frenos.

Hay más consejos sobre mantenimiento, pero uno de los más importantes y menos tenidos en cuenta, son sus neumáticos. Y es que como sus pies, ellos también necesitan cuidados, desde una presión de aire adecuada al neumático y al peso del vehículo que transporta, una rotación cada 10.000 Kms para aprovechar un desgaste regular, una inspección rutinaria sobre anomalías en su superficie de rodadura que esté libre de cortes, abultamientos por golpes, desgastes irregulares por una desalineación de la dirección, etc. y muy importante es que el dibujo del neumático supere la profundidad mínima por ley de 1,6 mm que obliga a sustituirlos, si no es así por favor, haga que le revisen sus neumáticos porque puede tener un grave problema.

### Con la seguridad no se escatima

Llegados a este punto y aparte, es un hecho cierto de que con la seguridad no se es-

catima, pero como en todos lados, también sucede que muchos lo olvidan y por eso vale la pena recordarles que esto no es un juego, aquí no hay partida extra, ni minutos añadidos al partido. Al final hay hechos y causas directamente imputables a la omisión de algunos conductores en su obligación de mantener su vehículo en perfecto estado que desgraciadamente cuestan vidas. De eso también hay estadísticas, aunque miremos hacia otro lado y pensemos que la mayor parte de los accidentes sean por imprudencias, excesos de velocidad y porque el estado de las carreteras no es el ideal. Y razón no les faltará, pero también nos encontramos que hay accidentes ocasionados por el estado lamentable de vehículos que no deberían estar circulando, porque en algunos casos sus propietarios no lo saben al desconocer el estado de su vehículo, aún realizando revisiones anuales y en el peor de los casos, hay otros conductores, que lo saben pero menosprecian su vida y la de los demás.

Y si es la hora de hacer las cuentas, hay mucha matemática financiera, pero desde luego no hay nada mejor que pensar con responsabilidad y con prioridades en lo que se debe uno gastar el dinero. Porque a veces unos pocos euros es la diferencia de tener o no un buen mantenimiento del vehículo.

Recuerden que son ustedes mismos los que toman las decisiones, y en ustedes recaerá el resultado de la decisión que hayan tomado. Mi intención es bien sencilla: recordarles que más vale prevenir que lamentarse...

José A. Fernández



Si nos acostumbramos a cuidar debidamente nuestro coche ahorraremos dinero.



**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](mailto:atencionalcliente@estiauto.com)  
Horario de atención de lunes a viernes de 07:00 a 17:00 horas  
Recogemos y entregamos su vehículo en toda la isla



## El crossover dinámico de la marca a la venta en mayo

# Nuevo Mitsubishi ASX

ASX= Active, Sport, Crossover: sólo tres siglas, pero bastan para aglutinar y condensar toda la historia, experiencia y know-how, de una marca especialista en 4x4, conocida y reconocida por sus logros en este campo, ya sean en el plano deportivo, con un palmarés tan extenso que resulta casi imposible enumerar, y con una tecnología que se ha convertido en sinónimo de capacidad y eficacia 4x4.

Herederero de esta tradición y genética 4x4, el ASX entra de lleno en el segmento más demandado y con mayor potencial de crecimiento de nuestro mercado, el de los SUV de tamaño compacto.

Cargado de potentes argumentos, el ASX acerca a un amplio espectro de público tecnología, placer de conducir y eficacia 4x4, y todo envuelto en un vehículo de innegable atractivo, con fuerte personalidad, funcional y que se desenvuelve en todos los terrenos eficazmente.

El Grupo Rahn, una de las principales compañías de Automoción en Canarias, distribuirá el nuevo ASX a través de la red de concesionarios de Rahn Japón-Mitsubishi.

### Nuevo motor

Estrena además una nueva mecánica diesel de 150 CV con bloque motor de aluminio y control electrónico de alzado variable de válvulas, la primera vez que se aplica esta tecnología a un motor diesel para turismos o SUVs. Un prodigio por su refinado funcionamiento, bajo nivel sonoro y elevadas prestaciones, gracias entre otras a la tecnología MIVEC y

al bajo ratio de compresión, el más bajo de un motor diesel.

### Tecnología

Prestaciones sí, pero respetando el medioambiente. Fiel al compromiso medioambiental de Mitsubishi Motors, plasmado a la perfección en su innovador vehículo eléctrico i-MiEV, esta mecánica diesel de bajas emisiones se complementa con la tecnología ClearTec de MMC que equipa de serie toda la gama ASX y que cuenta entre otros con sistemas Automatic Stop & Go, Regeneración de la fuerza de frenado, Neumáticos de baja Resistencia a la rodadura... , una nueva propuesta para una sociedad responsable.



Tecnología ClearTec y bajas emisiones.

### Equipamiento

En el apartado de los equipamientos el ASX aporta varios sofisticados elementos que se corresponden con su estilo, innovadora tecnología motriz, competitivas prestaciones en materia de emisiones, alta calidad y buen espacio interior.

Desde su novedoso techo de vidrio panorámico con "luz solar" y "luz lunar", hasta las avanzadas ópticas Xenón

Super HiD de amplio haz de luz... todo ha sido pensado para hacer del ASX otro nivel, un nivel superior donde se destaca la calidad, la tecnología, el placer de conducir y la proverbial eficacia en todos los terrenos de Mitsubishi Motors.

Con una amplísima dotación de equipamiento de serie, del que destaca: 7 airbags incluido el de rodilla, Controles Activos de Estabilidad y Tracción, Sistema de Asistencia al Arranque en Pendientes, ABS con EBD, Sistema de Señalización de Frenada de Emergencia, anclajes ISO-FIX en los asientos traseros, sensor de oscuridad y encendido automático de luces, sensor de lluvia y accionamiento automático del

limpiaparabrisas, cruce control, faros delanteros Xenón Super HID, climatizador automático con filtro anti-polen, mandos de audio integrados en el volante, conexión auxiliar de audio y puerto USB, sistema Bluetooth para móviles con mandos integrados en el volante, llantas de aleación de 17", cristales traseros con tratamiento de privacidad...

### Precio

El precio del vehículo parte desde: 24.980€.

La fecha aproximada de llegada a Canarias es a mediados de junio.

Redacción



El Mitsubishi ASX estará equipado con un nuevo motor diesel de 150CV con bloque de aluminio y control electrónico de apertura variable de las válvulas.

# DHS-ELECTRONICA.COM

# Brillante comienzo de campeonato con Moto2 y Stock Extreme Cto. de España de Velocidad. Montmeló, 1ª de 7

**Brillante comienzo de campeonato con Moto2 y Stock Extreme.**

El CEV arranca con gran espectáculo en la primera cita de la temporada. La llegada de dos nuevas categorías era toda una incógnita, pero ya hemos comprobado que ha sido un acierto y demostrado en la pista del circuito de Montmeló. Además hemos disfrutado de un CEV "a la vieja usanza", un CEV sin tanto glamour pero lleno de pequeños equipos que son los auténticos protagonistas de este campeonato.

## 125GP

La categoría pequeña siempre es una incertidumbre. Algún piloto veterano que repite siempre parte de favorito pero la savia nueva no quiere que se les discrimine. Y eso pasó en Montmeló. Al subcampeón del 2009 Maverick Viñales y al tercero Miguel A. Oliveira, no se le ponían las cosas fáciles. Maverick consiguió la pole pero el joven pupilo de Emilio Alzamora Alex Rins que viene de ganar el campeonato catalán se colocó segundo en parrilla. Oliveira partía muy retrasado.

La carrera nos dejó la primera sorpresa en la salida, ya que Maverick lo hacía muy mal quedando retrasado hasta la novena plaza, siendo su compañero Iván Maestro quien tomara la cabeza de carrera durante 6 vueltas. En el mismo grupo estaban Miguel Oliveira, Alex Rins e Isaac Viñales que parecían tener un ritmo superior al grupo perseguidor donde figuraban Scholtz, Ajo, López Viñales y Ono.

La diferencia llegó hasta 1,9 segundos pero se fue recortando y creándose un grupo por momentos de 8 pilotos que no acabó de compactarse porque Alex Rins no estaba "por la labor". El joven piloto de 14 años y recién llegado al campeonato de España, rodó en 1:53.304 en la vuelta séptima, lo que le permitió sacar un segundo al grupo y desde ahí hasta la bandera de cuadros. Su ventaja se incrementaba vuelta a vuelta por su mejor ritmo y además por la lucha que tenía el grupo perseguidor en busca de la segunda y tercera plaza del podio. Isaac Viñales tienes una salida de pista y queda fuera de la lucha al igual que Iván Maestro a falta de tres vueltas. La lucha entre Oliveira, M. Viñales y Rosell, que estuvo toda la carrera muy tapado pero despertó faltando tres vueltas llegando a colocarse segundo.

Pero la experiencia de Maverick y Oliveira pudo con el joven piloto de Edu Perales que un error en la última curva le dejó fuera del podio. Oliveira si que no perdió la oportunidad de hacer segundo y Viñales tercero.

Los tres pilotos declaraban haber tenido problemas de neumáticos. Alex Rins obtiene así la primera victoria en el CEV el día de su debut.

## STOCK EXTREME

La nueva categoría que sustituye a Extreme viene dada por nivelar las condiciones de las motos y que sean muchos más los que puedan luchar por la victoria. Y no defraudaron. La aparición de nuevas marcas como son BMW y Ducati,



Xavi Forés llevó a su BMW a lo más alto del podio en su debut en Stock Extreme.



Javi Del Amor se quedó sin gasolina en la última vuelta.

pusieron la verdadera salsa de las motos. Sensacional debut de las BMW de Motorrad que dejaba Suzuki y Ducati Barcelona con el fichaje de Javi Del Amor, ponía la 1098 R en pista.

Pronto se dejó ver que las BMW del valenciano Xavi Forés y de Rocamora podían con el resto de pilotos. Solo un sobresaliente Javier del Amor lograba hacer un poco de sombra a los pupilos de Manuel Alonso. Forés se hizo con la pole y partía como favorito.

Pero en la salida fue Javi del Amor quien lideró la carrera durante dos vueltas hasta que Forés le superó. Así se mantuvieron toda la carrera en una mano a mano con máxima diferencia de 8 décimas para el piloto de la BMW. El resto se tuvo que conformar con luchar por la tercera plaza del podio. Santiago Barragán y Enrique Rocamora venían de menos a más mientras Javier Hidalgo, que salió bien, fue perdiendo fuelle. La penúltima vuelta dio tranquilidad a Xavi Forés ya que Del Amor rodó un segundo más lento, y pronto se produjo la sorpresa. Lo

que parecía una última vuelta emocionante se quedó en una decepción para el nuevo equipo Ducati Barcelona, ya que Del Amor se quedó sin gasolina en el primer sector del circuito. Así Rocamora se alzó con la segunda plaza y Barragán fue tercero. En la próxima cita de Albacete volverá la lucha BMW contra Ducati y esperamos que el resto de marcas vuelvan a luchar con estas poderosas europeas.

## MOTO2

Emocionante, emocionante y emocionante. Así fue la nueva categoría de Moto2, ya

en serio en el CEV. El pasado año tuvieron presencia pero muy diferente a esta temporada. Ya con el reglamento definido y con todos los nuevos prototipos en pista. El motor de Honda y los neumáticos Michelin marcan un antes y un después.

Pole para el piloto de Rubí Jordi Torres que defiende los colores del Grifull que lideran Paco Carro y Felipe González. Con un chasis Harrys, el mismo que lleva el equipo Promoharrys del mundial, este modesto equipo ha llevado a su piloto número 1 la primera plaza de parrilla de salida, seguido por Carmelo Morales.

Pero la carrera tiene una primera sorpresa con Carmelo saliendo desde el pit-lane porque no arrancó su moto. Jordi Torres se quitaba pronto a su gran rival, a priori, pero un destacado e incómodo Santiago Hernández se lo complicó varias vueltas, hasta que el colombiano cometió un error y se fue fuera de pista. Momento que aprovechó Dani Rivas, el piloto gallego compañero de Jordi, para colocarse segundo hasta el final de la carrera. Doble para el Grifull que acabó ganando la última carrera del campeonato de supersport y la primera de la historia de Moto2. Ivan Moreno, el piloto del Andalucía Cajasol se hizo con la tercera plaza por delante de Ricky Cardús y de José David De Gea.

La cita manchega de Albacete promete mucha más emoción y con un Carmelo Morales que con el "0" de esta cita querrá ir a por todas.

Texto y fotos: Yiyo Dorta



Alex Rins, venció en su debut en el CEV.



Doble para el Grifull: Jordi Torres y Dani Rivas.

## Calor y emoción en la pista andaluza

# Jerez, vió ganar a tres españoles

### 125cc ESPARGARÓ SE ESTRENA EN JEREZ

Después de las dos primeras carreras y los dos primeros entrenamientos del año, cada vez está más claro que en la categoría de los 125cc en el Mundial se habla español. En Jerez las cinco primeras posiciones de la parrilla fueron a parar a manos de nuestros pilotos y de nuevo Marc Márquez volvió a conseguir el primer puesto a tan sólo 104 milésimas de Pol Espargaró mientras que su compañero en el Tuenty Racing Efrén Vázquez fue tercero y Tito Rabat 4º. Nico Terol, el ganador de la prueba inaugural, abrió la segunda fila, mientras el vigente Campeón de España Alberto Moncayo partía 9º.

La salida fue también para los nuestros. Efrén, Terol, Espargaró, Márquez, Rabat fueron los más rápidos en la salida. Pero ya en la primera vuelta se produce la sorpresa de la caída de Márquez, un claro favorito a la victoria que se queda fuera. La lucha entre Vázquez, Espargaró y Terol levanta al público que ve como tres españoles lideran la carrera con un invitado de lujo, el germano-italiano Sandro Cortese. Cortese incluso parecía ser el más inteligente ya que no entró en la guerra que mantenían el trío de cabeza, pero su motor tuvo un bajón y se quedó descolgado, situación que aprovecho Tito Rabat para colocarse tercero aunque ya distanciado del grupo de cabeza. Y cuando todo parecía que sería una lucha a tres, Efrén Vázquez se va por los suelos dejando a su compañero de equipo Pol solo ante un Terol que venía de ganar en Qatar. Espargaró dio un tirón final que Terol no pudo seguir y conservó la segunda plaza. Rabat se encuentra un podio que le sabe a mucho.

El segundo piloto del Banca Aspar Bradley Smith es cuarto y Alberto Moncayo, el actual campeón de España de 125GP, fue sexto en su tierra.

- Terol sigue de líder ahora con 7 puntos de ventaja sobre Espargaró y 20 sobre Rabat.



Primer triunfo de Pol Espargaró en Jerez.



Igualdad absoluta en la nueva categoría.



El piloto del Tenerife 40 Pons, Sergio Gadea, obtuvo el mejor resultado de la temporada.

### Moto2 Y LLEGÓ TONI ELÍAS...

Si el estreno de la nueva categoría de 600cc fue espectacular, no lo fueron menos los primeros entrenamientos del GP de España. En las dos sesiones de entrenamientos libres llevadas a cabo el viernes y el sábado destacaron por encima de todos Alex Debón y el colombiano Yonny Hernández. Sin embargo, a la hora de la verdad, es decir en los entrenamientos oficiales el ganador de Qatar Tomizawa, a pesar de caer a 20 minutos del final y no poder reincorporarse a entrenamientos, anotó a su joven palmarés su primera pole position. Tras el japonés y a sólo 2 milésimas, Julito Simón, Toni Elías y Yuki Takahashi.

Pero pronto hubo sorpresas. Toni Elías sale muy bien y se coloca en cabeza pero la llegada a Dry Sack, con dos pilotos que se tocan, produce una caída múltiple de 10 pilotos. Una mancha en la pista provocó esta debacle y la bandera roja en pista.

La nueva salida tiene los mismos protagonistas y es Toni Elías quien toma la iniciativa pero el grupo es amplio y todos quieren ganar. La carrera es liderada por Elías, y además por Tomizawa, Luthi, y Noyes. Preciosa lucha entre este grupo de pilotos que dieron el mejor espectáculo del día en Jerez. Todo era posible y cualquiera podía ganar. Por momentos el pupilo de Dani Devahive en el Jack & Jones By A. Banderas dio muestras de su clase, de conocedor del circuito y de haber ganado aquí su primera prueba del CEV. Pero son muchos gallitos en el mismo corral y no es fácil. Las victorias esta temporadas costarán muy caro. Tras muchos adelantamientos y cambios de posiciones fue el manresano Toni Elías quien aguantó la presión de Tomizawa y Luthi y se hizo con la victoria y colocarse segundo en la provisional. Tomizawa demostró que lo de Qatar no fue casualidad y acabó segundo a 190 milésimas de Elías. Luthi fue tercero y ocupa ese mismo puesto en la clasificación. Takahashi ocupó la cuarta plaza por delante de Corsi y de Sergio Gadea, el piloto valenciano del Tenerife 40 Pons, que sigue progresando con este chasis Kalex. Kenny Noyes al final se tuvo que conformar con la séptima plaza por delante de Julián Simón, el campeón del mundo de 125. Yonny Hernández que pone el espectáculo con sus antecedentes en supermotard ocupó la décima posición.

(Sigue en pág. 9)

(Viene de la pág. 8)



“Mi mejor victoria” declaraba el líder del mundial Jorge Lorenzo.



Arriba: Pedrosa el primero hasta la vuelta final.

Izquierda: A pesar de salir desde la pole, Dani, no pudo aguantar la última vuelta de Lorenzo.

### MOTO GP JORGE LORENZO TOCÓ EL CIELO DE JEREZ

El piloto mallorquín declaró que “era la mejor carrera de su vida”. Y es que Jorge Lorenzo, fue el más regular durante todo el fin de semana. Si bien

no pudo hacerse con la pole en la jornada del sábado, sí que tenía mejor ritmo de carrera que el resto de favoritos. Rossi acusaba molestias en su hombro ya que sufrió una caída haciendo motocross, y Pedrosa, a pesar de haber obtenido la pole, y estar en un su circuito talismán declaraba que aún no había solucionado todos sus problemas de chasis.

Pedrosa saliendo de la primera plaza no tenía problemas para liderar la carrera nada más y nada menos que 26 vueltas, ya que en la última fue Jorge Lorenzo quien cruzó en primera posición.

Dani marcó su ritmo y solo Valentino Rossi parecía ser capaz de rodar a medio segundo del catalán. Lorenzo realizaba una mala salida y las Ducati de Stoner y Hayden le precedían. Mientras Pedrosa mantenía a Rossi a unos metros, Lorenzo, a medida que pasaban las vueltas, algo ya muy habitual en él, se iba creciendo. Primero dio cuenta de Stoner, que no acaba de rodar bien en este circuito jerezano, y más tarde de Nicky Hayden. El público ya vibraba con Pedrosa manteniendo “a raya” al Valentino y Lorenzo anunciando remon-tada.

Pronto llegó a Rossi y no tardó en pasarle sin problema alguno, el campeón italiano no puso resistencia alguna. Le quedaban 7 vueltas y casi segundo y medio por detrás de Dani.

Emocionantes vueltas con Jorge limando décimas curva a curva y Pedrosa intentando mantener la ventaja. En la penúltima vuelta Jorge lo intentó y se tocaron, pero por suerte los dos siguieron en carrera. Y fue en la última vuelta y en la curva Dry Sack donde por tercera vez lo intentó y lo logró. Medio circuito liderando la carrera y triunfo que le sabe a gloria. Con esta victoria Jorge pasa a liderar el campeonato con 4 puntos de ventaja sobre Rossi y 16 sobre Pedrosa.

Hayden repite cuarto puesto igual que en Qatar y su jefe de filas Stoner fue quinto. Los españoles Álvaro Bautista, décimo, Héctor Barberá décimo tercero y Aleix Espargaró décimo quinto.

# Triplete de Skoda en una edición marcada por una tremenda igualdad

## 34º Rally Islas Canarias, Skoda Fabia S2000

Los titulares del equipo oficial Skoda Motorsport lograron mantener el impecable 1-2 alcanzando al término de la etapa anterior. En un alarde de profesionalidad y entrega sobre el asfalto grancañario Jan Kopecky alcanzó una victoria histórica en la cita insular, al ser la primera de un equipo netamente checo, piloto, copiloto y vehículo.

Acumulando un tiempo total de 2h.12:27.4, Kopecky superó a su compañero de equipo Hanninen en apenas nueve segundos, después de un espectacular intercambio de scratch. El podio lo completó, con otro Skoda, Guy Wilks, aunque ya a medio minuto de la cabeza del rally, siendo cuarto el vencedor moral de la prueba, Kris Meeke, que en los kilómetros finales le robó la plaza al luso Bruno Magalhaes.

El asturiano Alberto Hevia fue finalmente el primer español en este apartado, aunque a cerca de dos minutos y medio del vencedor, clasificándose tras él Joan Vinyes, claro dominador entre los vehículos dos ruedas motrices.

Rubén Gracia era el vencedor en el grupo N Producción, por delante de Sergio Vallejo en la clasificación final, acosado por problemas en la bomba de dirección del Ford Fiesta S2000. El lanzaroteño Yeray Lemes dominaba desde el primer kilómetro entre los dos ruedas motrices encuadrados en el apartado IRC, siendo a su vez el más rápido entre los R2.

En el Rally Regional Alfonso Viera apretó de una manera consistente a lo largo de toda la segunda etapa, alcanzando finalmente la victoria en este apartado y en el certamen regional. Miguel Fuster, finalmente segundo en el Regional, logró la victoria en el apartado nacional su gran objetivo del fin de semana. La lucha por el podio fue favorable finalmente a José María Ponce, que doblegó a Fran Cima en una bonita batalla.

### Rueda de Prensa final de carrera

- La rueda de prensa final contó con los componentes del podio final, es decir, Kopecky, Hanninen y Wilks, además de Fuster, vencedor nacional.

Nuevamente la sala de prensa situada en el Edificio Miller celebró la rueda de prensa final, con la presencia del trío de vencedores en el rally europeo: Kopecky, Hanninen y Wilks, y del vencedor de la prueba referente al campeonato de España, Miguel Fuster.

**Jan Kopecky:** "El Skoda ha sido muy rápido y competitivo, por lo que debo felicitar

a mi equipo. Kris ha sido muy rápido aquí, pero no sabemos que hubiera podido pasar de no haber pinchado. Ahora hay que esperar a Cerdeña, ya que somos cuatro vencedores en cuatro rallies, y allí habrá que contar con pilotos como Andreucci o mi compañero Hanninen. En Canarias nunca llegamos a sentir la presión, aunque tuvimos un problema en el tramo más largo en una de las curvas, donde tuvimos que usar el freno de mano".

**Juho Hanninen:** "Estoy muy contento por el resultado. Logramos un buen set-up para el rally, y ahora estamos en una buena posición, aunque debemos ir a rally a rally por que la temporada es lar-

ga. En la tierra será algo más fácil que en asfalto, y para Cerdeña haremos algunos test antes del rally, esperando que los reglajes de anteriores rallies nos ayuden".

**Guy Wilks:** "Es mi tercer podio esta temporada, en la que de momento he podido estar en la meta de los cuatro rallies celebrados. Es una prueba fantástica para el IRC y una isla muy interesante con unos tramos cronometrados espectaculares. Para los pilotos es excitante, con muchos cambios de ritmo y de superficie. Fue una frustración no poder celebrar el último tramo para tantos aficionados y poder deleitarlos con la conducción".

**Miguel Fuster:** "Era un rally relativamente fácil en nuestro objetivo por vencer en el nacional. No tuvimos un rallye fácil, ya que en el último tramo de la primera etapa rompimos el selector del cambio y hoy no pudimos contar con la quinta y sexta velocidad. Después de los dos resultados iniciales salimos con un cuarto y medio de campeonato en el bolsillo. A partir de ahora trataremos de dosificar la ventaja, ya que en el norte los tramos son mucho más resbaladizos y el Porsche es más difícil de llevar en estas pruebas. Haremos rallies a buen ritmo e intentaremos ganar los que podemos".

Texto y Fotos: Redacción



La sala de prensa animada por un speaker internacional: Ian Montgomery



Podio con los ganadores del Cto. de España: M. Fuster, A. Hevia y J. Vinyes.



Regional: Alfonso Viera, José María Ponce (incombustible) y José L. Barrios



Podio con los tres equipos Skoda ganadores del IRC



Miguel Fuster segundo del regional y vencedor en el apartado del Nacional.



Jan Kopecky vencedor absoluto del rallye con Skoda S2000.



Miguel Fuster, con algún problema mecánico, segundo del regional.



Kris Meeke ganador moral (por problemas mecánicos) del rallye.



Estreno de R2 de Motor Arisa pilotado por Raúl Quesada.



Jan Kopecky vencedor absoluto del rallye con Skoda S2000. Llegó, vió y venció... También convenció.

**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](mailto:amerautocanarias@telefonica.net)

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



# La marca muestra su abanico de productos y nuevas tecnologías Concept Ford Start en el Salón de Pekín

- El Concept Ford Start, muestra la propuesta de Ford para conductores urbanos con talante deportivo y elegante

- Se confirma la producción de un motor 1.0 EcoBoost

- La tecnología Eco-Boost de Ford, que combina la sobrealimentación con la inyección directa, es prueba del compromiso de la marca para mejorar el rendimiento de su gama en un 20 por ciento en 2012

- Coincidiendo con la producción de medio millón de Focus en China, se muestra la tercera generación del modelo.

Pekín, 23 de abril de 2010. En un amplio stand con 17 puestos interactivos, Ford muestra toda su gama de productos y tecnologías, a la vez que acelera el paso de su crecimiento en China y en todo el área de Asia Pacífico y África. Entre las grandes atracciones del stand de Ford, cabe destacar la futura generación del Ford Focus y el Concept Ford Start que muestra por primera vez el motor EcoBoost de pequeña cilindrada.

## Nuevo Segmento C

El enorme potencial del mercado chino queda bien patente por el hecho de haber alcanzado la considerable cifra de 500.000 unidades fabricadas el pasado mes de marzo. La presencia en el Salón de Pekín del nuevo Ford Focus, viene a ratificar los planes de expansión de la marca en el mercado, en los cuales, el nuevo modelo jugará un papel decisivo. Este modelo será el centro de la nueva plataforma del segmento C de Ford, que se comercializará en más de 120 países en todo el mundo con un 80 por ciento de elementos comunes. La planta de Chongqing alojará la producción del Nuevo Focus con una capacidad inicial de 150.000 unidades al año a partir de 2012.

Además de las novedades de producto a nivel local; el nuevo Ford Edge y las nuevas versiones del Ford Mondeo



Todo alrededor del conductor evoca pasión y disfrute de conducción.

con motor 2.0 EcoBoost, que iniciarán su comercialización a lo largo de este año, el anuncio más importante ha sido la confirmación de la producción de un pequeño motor de tres cilindros de 1.0 litros con tecnología EcoBoost que promete unos rendimientos semejantes a los de los actuales motores I4 de mayor capacidad, pero con niveles de emisiones por debajo de los 100 gr/km. Este pequeño motor iniciará su producción en un futuro próximo.

## Movilidad personal

El actual crecimiento demográfico y las tendencias de la población hacia centros urbanos de gran tamaño, ha alimentado la necesidad de los diseñadores de Ford de ofrecer soluciones adecuadas a la movilidad. En la actualidad, el 50 por ciento de la población vive en áreas urbanas, pero está previsto que para el año 2050, este porcentaje habrá subido hasta el 70 por ciento. Esto generará todavía más presión en las ya congestionadas vías de acceso a ciudades y aparcamientos, sin olvidar las cuestiones medioambientales. La propuesta es el Ford Start Concept; una alternativa a la movilidad personal totalmente diferente a lo que había hasta ahora.

## Eficiencia aerodinámica

El Ford Start Concept, ha sido desarrollado para ofrecer unos niveles de calidad y satisfacción de conducción que raramente se encuentran en los coches pequeños en la actualidad. Tal y como se hacía en los coches deportivos clásicos, se han establecido como prioridades una silueta

proporcionada, presencia, eficacia y un enfoque en lo verdaderamente necesario para el conductor, sin sacrificar la diversión y la libertad que aporta la conducción.

El resultado es un vehículo muy eficiente en términos de aerodinámica, con unos elementos externos deliberadamente sencillos, funcionales y sólidos. El interior ha sido diseñado para ofrecer una experiencia al tacto. Todo alrededor del conductor evoca pasión y disfrute de conducción. Allí se encuentra todo lo necesario en el sitio adecuado. Dotar a los ocupantes de una excelente visibilidad y seguridad, fue otra de las preocupaciones del equipo de diseño. Para ello, se ha realizado un diseño sencillo con un reducido número de componentes, pero con elementos de gran calidad, como son los asientos. En estos se conjuga un aspecto Premium con las mejores cualidades de confort y sujeción.



Los elementos de la carrocería están realizados en fibras composite reciclables.

## Acero y aluminio

En la estructura del coche se han aplicado soluciones innovadoras en las que se conjuga el aluminio con el acero de alta resistencia. El habitáculo está protegido por una sólida jaula de seguridad que ofrece una rígida estructura para fijar los cristales, techo y los airbags de cortina.



Detalle de los asientos

Todos los elementos de la carrocería están realizados en fibras composite, totalmente reciclables. En las ruedas se pueden ver unas ligeras llantas de aluminio, sobre las que se montan unos neumáticos Mi-

chelin Green X, que se caracterizan por su baja resistencia a la rodadura y ligereza.

## Características técnicas del Ford Start Concept

Carrocería: Dos puertas, cuatro pasajeros

Disposición mecánica: Motor delantero transversal. Tracción delantera

Motor: Tres cilindros en línea. 1.0 litros Caja de cambios manual de 5 velocidades

Dimensiones

Largo: 3682 mm

Ancho: 1690 mm

Alto: 1416 mm

Distancia entre ejes: 2300 mm

Vías del/tras: 1470/1512 mm

Ruedas: Llantas de aluminio 17x6,5. Michelin Green X 205/45R17

Redacción



Diseño y soluciones futuristas para un mañana muy próximo.

# La silueta del 500C, descapotado, resulta especialmente original

## Nuevo Fiat 500C

Presentado por primera vez en el Salón de Ginebra en 2009, llega ahora al mercado español el Fiat 500C ("C" de convertible), un modelo que rinde homenaje al original Cinquecento con capota de tela de 1957, pero que por la variedad de versiones disponibles y por las soluciones innovadoras que aporta en diseño, motores y equipamiento, se puede considerar en toda regla un vehículo completamente nuevo.

A partir de la versión cerrada de la que deriva, la introducción de la capota eléctrica agrega una nueva función al automóvil: el disfrute durante todo el año de un convertible emblemático. Esta aportación,



Interesantes detalles de diseño.



Dos cómodas plazas traseras.

sin embargo, no cambia las cualidades originales de utilización del Fiat 500, como sus compactas dimensiones, los cuatro asientos o la capacidad de maletero. Pero además, el 500C mantiene las características de seguridad, confort, diversión al volante y seguridad activa y pasiva de la berlina.

Un punto destacado de esta versión es su excepcional sistema de climatización y confort acústico, conseguido gracias a un eficaz trabajo aerodinámico que permite que las turbulencias experimentadas con la capota abierta se reduzcan al mínimo en cualquiera de sus tres posiciones de apertura. Asimismo, el confort acústico y térmico con la capota cerrada es perfectamente comparable a la de la berlina.

Aunque estéticamente el frontal destaca por su parabrisas ligeramente más grande, es la parte posterior la que le confiere al 500C un aspecto diferenciador. Y no sólo con



El motor 1.4 16v de 100 CV.

la capota puesta. La silueta del 500C resulta especialmente original con la capota desplegada, pues está diseñada para hacer las veces de spoiler. La luneta trasera es de vidrio, y la propia capota cuenta con una sección realizada en material plástico que incluye la tercera luz de freno.

### Interior

El 500C también tiene un exclusivo interior con la más alta calidad en cuanto a tejidos y materiales. En particular, los nuevos asientos deportivos están tapizados en un tejido de alta calidad, pensado para ofrecer comodidad y durabilidad.

El respaldo y el cojín de los asientos traseros son envolventes y los paneles laterales están tapizados en cuero. Existen dos tonalidades para el interior, una en tonos oscuros y otra con acabados más claros. En función de la combinación de colores resultan cinco am-



Descapotado adquiere otra dimensión.

bientes diferentes, tres para la versión Pop y dos para la versión Lounge, que pueden combinarse a su vez con tres tipos de revestimientos. También se puede personalizar el color del volante y del pomo de la palanca de cambios.

### Seguridad Pasiva

En cuanto a seguridad pasiva, el 500C no tiene rival en su segmento de tamaño y precio. Así lo demuestran, por ejemplo, los siete airbags que ofrece de serie, dos delanteros, dos laterales, dos de ventana y uno de rodillas para el conductor. Además, los cinturones de seguridad delanteros tienen doble pretensor y limitadores de carga, y los traseros incorporan tres puntos de agarre. Tanto los asientos delanteros como los traseros están equipados con un sistema antiabdominal, que impide que el usuario se deslice por debajo del cinturón de seguridad. Toda la gama incluye anclajes Isofix para la incorporación de asientos para niños.

### Seguridad Activa

La seguridad activa del 500C se sustenta sobre un chasis puesto a punto para disfrutar de la energía y la capacidad

de aceleración de sus motores: un sistema de frenos bien dimensionado con ABS y EBD (distribución electrónica de frenada), la dirección de asistencia eléctrica Dualdrive que garantiza precisión y aplomo, y unas suspensiones con las características dinámicas y de confort que permiten a los usuarios iniciar cómodamente y con seguridad cualquier tipo de viaje. En este sentido, destaca la suspensión trasera derivada de la que utiliza el Abarth 500, que mejora la maniobrabilidad y el confort de marcha, y contribuye a la hora de ofrecer un comportamiento ágil y divertido.

ESP (programa electrónico de estabilidad); sistema de control de tracción ASR; dispositivo Hill Holder, que ayuda al conductor en los arranques en cuesta; y HBA (Asistente hidráulico de frenado), que amplifica la presión sobre el pedal en caso de frenada de emergencia si el conductor no aplica la suficiente fuerza a los frenos.

El 500C es el primero en su segmento que ofrece faros de xenón para las luces de cruce y de carretera.

### Motorizaciones

La gama cuenta con cuatro motores, dos de gasolina y dos turbodiésel, tres de ellos exentos del impuesto de matriculación gracias a su excepcional consumo y bajo nivel de emisiones. La versión básica es el 1.2 8V de 69 CV, mientras que el más potente es el 1.4 16V de 100 CV. En diésel, completa la gama el 1.3 Multijet 16V de 75 CV y la evolución de este último, el Multijet II 16V con 95 CV, dotado de serie con sistema Start&Stop. El sistema de arranque y parada automática en los semáforos es opcional en las dos versiones con motor de gasolina, que también pueden equipar el cambio robotizado Dualogic.

### Precios

Desde 14.000€uros aproximadamente.



El Fiat 500C posee todos los elementos de un coche moderno y permite disfrutar de la ruta de forma segura y agradable.

## Con la más alta y moderna tecnología

# Seat Alhambra, más funcional y eficiente

- Sobresaliente dinamismo y destacada eficacia

- Nuevos motores TDI y TSI con las emisiones de CO2 más bajas de su segmento

- Equipamientos innovadores y tecnológicos y altas cotas de calidad

El nuevo SEAT Alhambra es el compañero de viaje más indicado para un estilo de vida contemporáneo y deportivo. La marca española presenta un monovolumen que destaca tanto por su amplio espacio interior como por su innovadora versatilidad, que se adapta tanto a las necesidades de ocio como a las de profesionales. El carácter deportivo y el placer de conducción típico de los modelos de la marca española se unen a su elevada practicidad. Gracias a su comportamiento dinámico, su avanzado equipamiento y su potente gama de motores de 140 a 200 CV, el placer de conducir el nuevo Alhambra no está reñido con la eficiencia y la economía. Con un consumo ponderado de tan sólo 5,5 litros a los 100 kilómetros, el Alhambra se convierte en la referencia dentro de su segmento.

### Carrocería

El Alhambra tiene el tamaño ideal para satisfacer las necesidades de un cliente de un monovolumen en Europa. Su carrocería, ahora más grande, proporciona mayor espacio interior, a la vez que su excelente visibilidad y agilidad le otorgan gran maniobrabilidad en conducción urbana. Con 4,85 metros de largo, el nuevo Alhambra ha crecido 22 centímetros y ahora también es 9 centímetros más ancho que la versión anterior.

En la tercera fila de asientos hay espacio de sobra para que dos adultos viajen cómodamente y las amplias puertas correderas (opcionalmente con apertura/cierre eléctrico) facilitan el acceso al vehículo. Con cinco asientos, el volumen de maletero es de 885 litros, ampliable a 2.297 litros si se llevan todos los asientos abatidos.

### Distribución interior

Una distribución inteligente y extremadamente versátil de los asientos constituyó un elemento fundamental en el desarrollo del nuevo Alhambra, que puede acomodar hasta siete adultos. Si se requiere más espacio de carga, ya no es necesario quitar los asientos de la segunda y tercera fila, porque desaparecen bajo el suelo mediante el sistema "Easy-Fold" de fácil abatimiento.

Los asientos de la fila intermedia también se pueden regular en longitud y cuentan con asientos infantiles integrados como opción. La posición del conductor y del pasajero combina la mejor visibilidad propia de los monovolúmenes con una sensación extremadamente deportiva acompañada de una gran ergonomía.

### Diseño

El carácter dinámico del nuevo Alhambra se percibe claramente a través de su diseño. Sus proporciones generosas, sus líneas tensas y afiladas y sus distintivos pasarruedas le confieren una imagen poderosa y deportiva, con un atractivo poco común

en el segmento de los monovolúmenes. El frontal muestra todos los elementos característicos del concepto "Arrow Design" inherentes al ADN de SEAT. Su elegante lateral demuestra gran precisión técnica con la perfecta integración de sus puertas correderas.

## Deportividad y espíritu joven, características de Seat

### Motores

Por debajo de su atractiva carrocería, cada detalle de equipamiento es nuevo y ofrece la más avanzada tecnología. La nueva gama de motores TSI y TDI presenta inyección directa y turbocompresor. Los motores TSI ofrecen 150 CV y 200 CV, mientras que las dos variantes TDI destacan por sus 140 CV y 170 CV. Gracias al sistema Start/Stop y la función de recuperación de energía se consigue una elevada eficiencia. Con un consumo ponderado de tan sólo 5,5 l/100 km y emisiones de CO2 de sólo

143 g/km, el SEAT Alhambra 2.0 TDI de 140 CV es todo un referente en su segmento. El Alhambra TDI también viene equipado con el catalizador SCR (Selective Catalytic Reduction), que lo convierte en uno de los monovolúmenes con motor Diesel más limpios del mundo.

### Tecnología

Al igual que los motores TSI y TDI, el cambio opcional DSG de doble embrague proporciona la perfecta combinación de carácter deportivo, confort y eficacia. Pero el nuevo Alhambra ofrece incluso más tecnologías innovadoras en su equipamiento, con elementos que incluyen faros Bi-xenon con sistema de faros adaptativos y asistente de luces de carretera. Un sensor detecta los vehículos que vienen en dirección contraria y automáticamente regula el haz de luz. Otra novedad es el asistente Park/Steer, que facilita las maniobras de aparcamiento incluso en los espacios más estrechos o perpendiculares al sentido de la marcha. Una cámara montada en la zaga ofrece una visión despejada de la

parte posterior del vehículo. El techo panorámico abrible tiene una apertura 300% mayor que un techo solar convencional, el climatizador de tres zonas garantiza la temperatura óptima en todo el habitáculo y unos motores eléctricos simplifican la tarea de abrir y cerrar las puertas laterales correderas y el portón trasero.

El Alhambra dispone de un gran equipamiento de seguridad de serie, con siete airbags, incluyendo un airbag de rodilla para el conductor, cierres de seguridad en las puertas traseras, ABS y ESP + EBA, estabilizador de remolque y testigo de pérdida de presión de los neumáticos. El Alhambra estará disponible con los acabados Reference y Style, incluyendo desde la versión base una amplia lista de equipamiento. El SEAT Alhambra se producirá en la fábrica de Palmela (Portugal) y su lanzamiento está previsto para después del verano.

Los coches de SEAT se distinguen por su diseño único e innovador, avanzada tecnología, y extraordinaria precisión y calidad. Los automóviles de SEAT, potentes y eficientes a la vez, siempre permiten disfrutar al máximo de la conducción. Su expresión estética está orientada hacia el futuro, consiguiendo que cada SEAT sea inconfundible y despierte emociones. Los modelos de SEAT también se caracterizan por su gran funcionalidad y la relación especialmente favorable entre el precio y el valor. Por ello, SEAT logra una amplia difusión de las tecnologías más innovadoras.

La sede central de SEAT en Martorell, cerca de Barcelona, alberga el centro de diseño y desarrollo y, además, la planta en la que se fabrica la gran mayoría de los automóviles de la marca. La gama actual de SEAT incluye los modelos Ibiza, León, Altea, Exeo y Alhambra. SEAT es parte del Grupo Volkswagen.



Un monovolumen que destaca tanto por su amplio espacio interior como por su innovadora versatilidad.

## Más eficiente, ligero y dinámico y también con propulsor híbrido

# Nuevo Porsche Cayenne

Con una tecnología del futuro y deportivamente elegante: el nuevo Cayenne es más Porsche que nunca. Encabezados por el Cayenne S Hybrid, el primer Porsche de serie con propulsor híbrido, los modelos de la nueva generación marcan el camino a la eficiencia. En comparación con los modelos antecesores se ha reducido el consumo hasta un 23 por ciento. El nuevo Cayenne, al igual que todos los Porsche, también se ha desarrollado siguiendo el principio "Porsche Intelligent Performance": Mejores prestaciones con menos consumo, más eficiencia y menos emisiones de CO<sub>2</sub>. El Cayenne arranca en toda Europa el 8 de mayo en cinco versiones y ofrece el modelo apropiado para cada cliente:

### Cayenne

En la presentación a la prensa pudimos contemplar un Cayenne Turbo Motor biturbo V8 de 4,8 litros con 500 CV (368 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; PTM con tracción total activa; aceleración 0 – 100 km/h en 4,7 segundos;

velocidad máxima 278 km/h; consumo 11,5 l/100 km; CO<sub>2</sub> 270 g/km y un Cayenne S con Motor V8 de 4,8 litros con 400 CV (294 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; PTM con tracción total activa; aceleración 0 – 100 km/h en 5,9 segundos; velocidad máxima 258 km/h; consumo 10,5 l/100 km; CO<sub>2</sub> 245 g/km.

### Importante reducción de consumo

Las importantes reducciones en el consumo en toda la gama Cayenne se han alcanzado, entre otros, utilizando el nuevo cambio automático de ocho velocidades Tiptronic S con función automática de arranque y parada y un gran desarrollo de las relaciones de transmisión, mediante una gestión térmica de los circuitos de refrigeración del motor y del cambio, una recuperación de la red de a bordo y un corte variable en deceleración, así como una reducción del peso y una inteligente construcción ligera. Gracias a la mezcla de materiales con optimización del peso y las modificaciones

en el diseño en el vehículo completo, como la nueva tracción total activa y ligera, se ha podido reducir el peso, por ejemplo, en el Cayenne Turbo unos 185 kilos, sin renunciar a una mejorada sustancia del producto y una mayor seguridad.

Esto no sólo beneficia el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub>, sino que también afecta positivamente a las prestaciones, la agilidad y la maniobrabilidad.

### Más deportivo

El nuevo Cayenne ofrece también una conducción más divertida en la carretera y fuera de ella con más funcionalidades, confort y elegancia. Su diseño deportivo y elegante, completamente nuevo, integra ópticamente aún más la generación del Cayenne del 2010 en la familia Porsche. Su personalidad de vehículo deportivo resalta con mayor fuerza desde todas las perspectivas y se reconocen con mayor claridad las formas y el diseño típicos de Porsche.



El motor V8 de 4,8 litros con 400CV equipado con caja Tiptronic de 8 velocidades.



Redacción

En su interior el nivel de acabado y de equipamiento es soberbio.



En Porsche han hecho un esfuerzo muy importante para diseñar un Cayenne, sobre todo, mucho más deportivo que el modelo anterior.

# PASATIEMPOS

## 6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

## Es Historia



En las décadas de 1920 y 1930, muchos fabricantes especializados construían carrocerías que luego se instalaban en los chasis de lujosos automóviles. Walter Owen Bentley era consciente de que el montaje de una carrocería demasiado pesada podía repercutir en la disminución de la potencia del vehículo, de ahí que intentara sortear este impedimento desarrollando un potente motor de 6 cilindros de serie.

En su versión habitual, este motor contaba con cuatro válvulas por cilindro, cárteres de metal ligero y doble encendido, una ci-

lindrada de unos 6.500 cm<sup>3</sup> y disponía de la potencia suficiente para impulsar esta gama de modelos de larga distancia entre ejes (de 3.300 a 3.870 mm, según el chasis) hasta una velocidad máxima aproximada de 145 Km/h.

Redacción

Marca	<b>Bentley</b>
Modelo	<b>6 1/2L</b>
Cilindrada cc	<b>6.597</b>
Cilindros	<b>6</b>
CV	<b>145</b>
kW	<b>106,2</b>
Fabricación	<b>1926-1930</b>
Uds. Fabricadas	<b>363</b>

- Bentley
- 6 1/2L

## SUDOKUS SENCILLO

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

## SENCILLO

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

## MEDIO

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

## DIFICIL

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