



Motorland MotoGP: Pedrosa Moto2: Espargaró y Moto3: Salom

Págs.14-15

F1 Singapur Venció Vettel

Pág. 7



Rally Adeje Capdevila

Págs. 12-13



Subida Tabares-Jiménez

Págs. 16-17

Bienvenido a **ecowash.es**
AUTOMOCIÓN | MOBILIARIO | NAÚTICA

Ecowash Santa Cruz Centro
637 047 118 | 662 365 440
santacruzcentro@ecowash.es | costasur@ecowash.es



www.ecowash.es

Pequeños detalles

Hasta los grandes cometen errores

Resulta muy curioso lo que le ha ocurrido el equipo Repsol Honda en la cita italiana del mundial de MotoGP. La verdad que después de seguir durante muchos años carreras locales, naciones y mundiales, me resultó muy sorprendente ver como, quizás el equipo más poderoso del mundo del motociclismo, vea casi perder un campeonato por un problema de un calentador.

Es cierto que en formula 1 hemos visto abandonos por rotura de piezas que apenas

pueden costar 1 euro en un presupuesto de miles de millones, pero lo del equipo Honda fue algo inaudito.

Hace años vi como una moto del campeonato canario de Moto Cross tenía fallos en la carrera y uno de los favoritos al triunfo tenía que abandonar. Después de mucho mirar, y buscar la solución, se dio con la causa: gasoil en el depósito. No era diesel la moto. En el CEV también he visto como una moto ganadora, dentro de uno de los equi-

pos mas importantes, tenía que abandonar por la rotura de un tornillo minúsculo y que jamás se suele romper.

Pero al Repsol honda de MotoGP le ha fallado algo tan sencillo como sacar el calentador de la rueda porque se había enredado con la pinza de freno.

Además de eso, que ya supuso tener que abandonar la parrilla de salida y estar penalizado saliendo el último, es que no tenían muy claro el protocolo de salida, que contó

también con errores por parte de la dirección de carrera con los carteles de avisos de salida. Y todo ello tiene como resultado que, su máximo rival, se escapase 38 puntos en la provisional.

Y yo me pregunto: ¿por qué nos enfadamos con mecánicos y ayudantes aficionados cuando cometen errores en carreras locales? Quizás porque siempre queremos lo mejor y que todo salga bien, pero hasta los más grandes cometen graves errores.

Y de ello debemos aprender todos, y aunque seamos o nos creamos en posesión de la verdad y la exclusiva de la noticia y todas esas cosas, no es así. No existe la perfección, sino existe el “poder mejorar” que siempre decía Carlos Sainz. Tenemos que aprender cada día e irnos superando carrera a carrera y así podremos ser mejores y cometer menos errores.

Yiyo Dorta
#yiyodorta

Seis años de carnet por puntos

Poco nuevo bajo el sol

Era allá por el año 2006 cuando el carnet por puntos entraba en funcionamiento.

Como todo cuando empieza lo mirábamos con esperanza y, a la vez, con escepticismo. Esperanza porque los accidentes no eran pocos y ésta podría ser una medida importante. Escepticismo porque uno estaba convencido de que esta podría ser otra medida más encaminada a recaudar que a cualquier otro fin.

Encuestas no faltan en las que unos votan a favor y otros en contra de la efectividad del invento.

La realidad es que en nuestras carreteras, tras la implantación de esta y otras medidas sigue habiendo accidentes, muchos accidentes y muertos, demasiados muertos, y a uno no le queda otro remedio que preguntarse, como aquel, Y, ¿por qué?.

No es por resignarse pero según una de las leyes de Murphy: “Todo lo que puede fallar, fallará”. Si los que conducen son personas, y personas

perfectas no hay, esto quiere decir que puede haber fallos y que, indefectiblemente, habrá errores y fallos. Esta es una de las causas que más accidentes producen. Porque, no nos engañemos, ir deprisa no produce accidentes. Los accidentes ocurren, en la mayor parte de los casos, por los fallos propios o de los demás.

Es cierto que la velocidad, en un accidente, es un factor agravante en cuanto a las consecuencias físicas de quienes lo sufren. También es posible que el progreso y el desarrollo de nuestra sociedad nos obligue a pagar este triste tributo.

Si hacemos vehículos para podernos trasladar rápidamente de un sitio a otro y están conducidos por personas que, como decíamos pueden tener fallos, ¿Qué vamos a esperar?.

Se trabaja duro buscando soluciones encaminadas a mejorar la seguridad activa y pasiva de los coches. Se ha instaurado las ITV fundamentales para retirar de las carreteras toda la chatarra peligrosa.

Los coches son cada día más seguros, más “inteligentes”. Están hechos para evitar, ante los fallos humanos, gran cantidad de accidentes. Frenos que no se pueden bloquear, mejores neumáticos, suspensiones inteligentes, controles de tracción, sistemas que vigilan y corrigen cuando el coche se va del carril, los que frenan ante un peligro inminente.

En cuanto a seguridad pasiva, coches que se deforman de manera estudiada para no producir daños a los ocupantes, cinturones automáticos, airbags, parabrisas laminados y un sinnúmero de inventos que nos brindan seguridad. Mucha seguridad.

Si, por otra parte se han desdoblado carreteras y construido autopistas que evitan los temidos choques frontales.

Si se han tomado serias, aunque no sé si suficientes, medidas contra los que consumen sustancias prohibidas que en nada mejoran la efectividad de los conductores ante una situación de peligro...

Si hemos trabajado tanto en los temas de seguridad, si hemos mejorado tanto nuestras carreteras, si los coches cada día son más seguros, ¿por qué sigue habiendo tantos muertos?.

Carnet por puntos, radares y más radares, fijos, móviles camuflados, inútiles, algunos útiles, limitaciones absurdas, señalización caótica, puntos negros que se convierten en negocio en vez de solucionarse tras el primer accidente grave...

Los que mandan no paran de pregonar lo efectivo y el magnífico resultado de las medidas.

A no ser que analicemos los ingresos por recaudación. ¿Dónde está la efectividad?.

Claro, ¿y si en vez de sembrar nuestras carreteras de tantos productos recaudadores nos dedicáramos a mejorar, desde la infancia, los conocimientos, la educación vial y solamente diéramos el carnet de conducir a los que realmente demuestran que saben

CONducIR? No podemos conceder permisos de conducir por saber cuatro señales (con muchas dudas) y saber aparcar un coche con más o menos gracia. Ir a aprender a la carretera está demostrado que no funciona. La inseguridad produce fallos y ya hemos hablado de lo que los fallos dan de sí.

Hay personas que no aprendieron a CONducIR, tienen carnet, no conducen pero lo mantienen en vigor pasando rigurosamente las renovaciones. ¡Ah! y nunca aprenderán.

Esto está muy bien porque contribuyen a mejorar las arcas del estado pero, ¿qué pasará si un día les da por manejar un vehículo?.

No es de recibo quejarnos de que la casa no se nos mantuvo en pie cuando nos empeñamos en empezar la construcción por el tejado.

Seamos serios.

José de la Riva

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

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

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Han pasado seis años desde la introducción del carnet por puntos

Un punto extra en el carnet de conducir

Ahora, al cumplir 6 años de la entrada en vigor del permiso por puntos, soy uno más de los 18 millones de conductores españoles que el pasado 1 de julio de 2012, recibí por parte de la DGT, un punto de bonificación adicional en mi permiso de conducir por no haber sido sancionado desde que se implantó el carné por puntos.

Este dato no quiere decir que esos 18 millones de conductores no estén exentos de alguna sanción o seamos ejemplo espejo frente aquellos sancionados o conduzcamos mejor. Cierto es que todos nos

equivocamos y cometemos alguna que otra lindeza conduciendo en un momento dado... sea como sea, pasarnos en una línea continua, un exceso de velocidad, saltarse un semáforo en naranja o casi en rojo, etc., pero no somos temerarios o delincuentes al volante.

Así es que 18 millones de personas a las que se nos regaló un punto en su carné de conducir y que, por lo tanto, tendremos un saldo de 15 suponen el 69% de los conductores de España. Eso sin duda es una muy buena noticia, y dice mucho de nuestro avance en el respeto a las normas de

circulación, aunque no quiero ver estadísticas comparativas de los años 70 u 80 sobre los mismos factores analizados en el comportamiento y causas de las sanciones. Pero sin duda la mejor noticia, es que nos digan que desde su implantación se ha reducido considerablemente el número de accidentes y de fallecidos en la carretera.

Julio 2006

Recordemos que fue el 1 de julio de 2006, cuando se puso en marcha el carné por puntos. Y así fue como todos los conductores que tenían más de tres años de experien-

cia al volante contaban con 12 puntos, a los que se añadieron otros dos puntos el 1 de julio de 2009 a aquellos que no habían cometido ninguna infracción.

En el lado contrario, 91.749 conductores tienen un saldo igual o inferior a 3 puntos, por lo que la comisión de una infracción grave o muy grave puede suponerle la pérdida del carné. De ellos, 15.291 conductores, tienen un solo punto, 47.818 dos puntos y 28.640 tres puntos y todos ya han recibido durante el verano una carta informativa en la que la DGT les advertirá de

su situación y de las posibilidades que tienen para recuperar los puntos. Desde la puesta en marcha de este permiso de conducción, 142.015 personas han perdido el carné, de las cuales a 2.462 personas se les ha retirado dos veces.

No respetar los límites de velocidad es la principal causa de pérdida de puntos, con el 46% de los casos, seguida de no usar el cinturón de seguridad, el 1%, conducir hablando por teléfono móvil (9%) y tras haber ingerido alcohol (9%).

Una vez perdidos todos los puntos no está permitido conducir durante 6 meses y el afectado debe seguir un curso de seguridad vial de 24 horas de duración en un centro especializado y examinarse para un nuevo permiso.

La DGT recuerda que los interesados en conocer el saldo de su permiso pueden dirigirse a la web de la DGT, que pone este servicio rápido y gratuito a disposición de cualquier usuario, en el enlace

http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos/

Y donde también puede verse el anuncio El club de los 15 con el que se trata de concienciar a los conductores.

Texto: José Antonio Fernández



Diseño de imagen de la campaña de la DGT cuando se cumplen seis años de la implantación del carnet por puntos en España.

NUEVO KIA CEE'D.
DISEÑADO PARA VIVIRLO

Desde: **13.295€**

Hay algunas ocasiones en las que hay que elegir entre belleza e inteligencia. Ésta no es una de ellas. El Nuevo Kia CEE'D, diseñado en Europa, para Europa, ofrece calidad artesanal para disfrutarlo y vivirlo todos los días.



EMISIONES: CO2 (g / km): Urbano: De 4.1 / 109 a 7.2 / 189
CONSUMO COMBINADO: (l / 100km) De 3.7 / 97 a 6.0 / 139.



www.kiacanarias.es



Nuevo KIA Cee'd, 1.4 Concept, 5p. Descuentos promocionales de marca y concesionarios incluidos. Impuesto municipal y gastos de matriculación, no incluidos. Desde 13.295€ para vehículos financiados a través de Santander Consumer EFC S.A. Importe mínimo a financiar 7.000€. Duración mínima de financiación 48 meses. Oferta válida para clientes particulares hasta el 30 de agosto de 2012.

“Una ofensiva en toda regla”

Presentado el nuevo Mercedes Clase A

Nuevo capítulo en el segmento de los turismos compactos

Diseño de líneas nítidas e interacción entre superficies cóncavas y convexas

Motores desde 109 a 211 CV y bajas emisiones.

COLLISION PREVENTION ASSIST como equipamiento de serie

La Clase A confirma asimismo que, para Mercedes-Benz, la seguridad no es cuestión de precio: el equipamiento de serie incluye, entre otros, el sistema de asistencia a la conducción basado en radar COLLISION PREVENTION ASSIST.

La nueva Clase A destila a primera vista dinamismo y un diseño cuidado, comenzando por su altura 18 centímetros menor que la de su antecesor. El radical canon de formas

presentado con el «Concept A-CLASS», que ha sido acogido con entusiasmo en todo el mundo, se ha plasmado en rasgos concretos en el modelo de serie. Los diseñadores

de Mercedes han interpretado de nuevo el concepto clásico de dos volúmenes, creando un exterior sugestivo con carácter más deportivo. «Nuestro cometido consistía en dar

forma en la categoría compacta al nuevo dinamismo de Mercedes-Benz: una tarea apasionante», explica Gorden Wagener, jefe de diseño de Mercedes-Benz. «El carácter

escultural de la carrocería de la Clase A es un distintivo típico de Mercedes. Las líneas de cintura en los flancos estructuran y acentúan el volumen del vehículo.»



Ya está disponible en Canarias el nuevo Mercedes Benz Clase A, último modelo de la marca.

El interior refleja la apariencia deportiva del exterior del vehículo. A esto se añade una impresión de valor sin parangón en el segmento de los turismos compactos, que se materializa en los rasgos de diseño, en la selección de materiales de alta calidad y en sus posibilidades de combinación. Al igual que sucede en el Concept A-CLASS, es posible integrar plenamente el smartphone en el sistema de manejo visualizado del vehículo. Una aplicación específica permite hacer uso a bordo de todas las funciones del iPhone® y, más adelante, también de otros smartphones.

Redacción

Una declaración de competencia

Presentado el nuevo Audi A3

Audi Canarias lanzó al mercado el nuevo Audi A3, que se diferencia en el segmento de los vehículos compactos Premium por su avanzado desarrollo tecnológico. El A3 vuelve a marcar la pauta dentro de su clase en términos de carrocería ligera, arquitectura de interior y elementos de mando.

El Campo de Golf de Maspalomas en Gran Canaria acogió la presentación del nuevo A3 ante los medios de comunicación de las Islas. Ruymán Caballero, Gerente de Audi Canarias y Cristina Martínez, Product Manager del modelo, lideraron la presentación y detallaron las características más destacadas del modelo Premium más vendido en su segmento en las Islas en el último año. Ahora el nuevo A3 llega a Canarias con más atractivos que nunca.

El acto dio comienzo con la intervención del equipo Audi Canarias que sorprendió a los asistentes al hacer aparecer el nuevo A3 entre los recovecos de un entorno ideal. La apa-

riación del nuevo A3 dio paso Ruymán Caballero y Cristina Martínez, que entraron en detalle de lo que representa este modelo para la marca en Canarias y cuáles son los aspectos

más destacados que trae consigo el nuevo A3.

El nuevo Audi A3 va un paso por delante de las expectativas de los clientes en

términos de tecnología e inteligencia. Audi Canarias ofrece las líneas de equipamiento Attraction y Ambition, que se encargan de brindar al cliente el vehículo que desea acorde con sus preferencias.

La oferta de motores disponible para el A3 en Canarias en 2012 estará formada por 3 motores de 4 cilindros de desarrollo completamente nuevo: dos gasolina (TFSI) y un diesel (TDI) de 1.4, 1.8 y 2.0 litros de cilindrada, que desarrollan una potencia de 122 CV, 180 CV y 150 CV respectivamente. Más adelante contaremos con los siguientes motores gasolina: 1.2T FSI de 105 CV y el 2.0 TFSI 280 CV para la versión S3; y diesel: 1.6 TDI 105 CV y 2.0 TDI 184 CV. Todos ellos estarán disponibles con la caja de cambios manual y la automática S Tronic.



Los diseñadores han desarrollado un atractivo paquete de colores y materiales para todas las variantes.

Redacción

Aprovechando la celebración del Salón del Automóvil de París

Seat estrena el nuevo León

El presidente de SEAT S.A, James Muir, presentó en primera el nuevo SEAT León en el Encuentro con la Prensa del Grupo Volkswagen, un acto previo al comienzo del Salón del Automóvil de París 2012.

El presidente de SEAT también aprovechó para revelar el nuevo logotipo de la compañía. "El nuevo León será el primer SEAT en estrenar el nuevo logotipo de la compañía. La renovación del símbolo refleja nuestro compromiso con un nuevo lenguaje de diseño, puro y preciso, que muestra la excelencia de nuestra ingeniería", ha explicado.

El nuevo León, que competirá en el segmento de los compactos, es el primer vehículo de producción que estrena el nuevo lenguaje de diseño de SEAT, exhibido anteriormente en los conceptos IBE, IBX e IBL. El nuevo León está equipado con un sinfín de tecnologías innovadoras que mejoran la seguridad y aumentan la conectividad. Al mismo tiempo, es el primer coche de su segmento que ofrece faros integrales de LED's.

El nuevo León se ha fabricado con la nueva plataforma MQB del Grupo Volkswagen. Aunque es 90 kg más ligera y mide 52 mm menos que su antecesor, esta nueva entrega cuenta con más espacio in-

terior. La oferta de seis propulsores de gasolina y otros cuatro motores Diésel garantizan que el cliente elija el más adecuado a sus necesidades. El nuevo León también está equipado con tecnología Start/Stop para ser más eficiente.

Como sus dos antecesores, el nuevo León se fabricará en las instalaciones de SEAT en Martorell. Desde su primer lanzamiento en 1999 y hasta la fecha se han vendido aproximadamente 1,2 millo-

nes de unidades. Los primeros mercados que acogerán el nuevo León serán Alemania, Austria y Suiza y las ventas comenzarán antes de finales de noviembre. En España, la comercialización se iniciará a principios de 2013.

James Muir ha confirmado que el nuevo León ampliará su oferta con la llegada de distintas carrocerías: "Por primera vez, la gama del León incluirá una versión de tres puertas y una variante familiar." El pre-

sidente de la compañía añadió que "estas nuevas versiones aumentarán el atractivo del León, así como la versatilidad del modelo dentro de su segmento."

Se culmina la mayor ofensiva de producto de la historia de SEAT, que también ha visto el lanzamiento de un nuevo coche urbano, el Mii, así como una versión renovada del Ibiza y la reciente introducción del Toledo, una berlina compacta de cinco puertas.

James Muir subrayó que, además de la introducción de nuevos modelos en la gama SEAT, los futuros éxitos de la compañía también se basarán en la ampliación del mercado: "Junto a nuestra estrategia de expansión en los mercados, el futuro de SEAT se basará en nuevos productos en más segmentos y en más mercados."

Redacción



El León, que se acaba de presentar, será el primer Seat en estrenar el nuevo logotipo de la compañía.



MULTISERVICAR

Tenerife



Taller multimarca de carrocería del automóvil

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

La FIA aprueba calendario y nuevas medidas

Campeonato del Mundo de Rallies 2013

En el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil de la FIA, se aprobaron una serie de medidas y tomado decisiones que afectan al futuro del Campeonato del Mundo de Rallies. Entre estas decisiones está el calendario de 2013.

El que será 49 Rally RACC Catalunya-COSTA DAURADA, Rally de España 2013, se disputará entre los días 24 al 27 de octubre y será la penúltima prueba puntuable del mundial. Aunque el RACC está en plena organización de la edición de 2012, que como es sabido tendrá lugar entre los próximos días 8 y 11 de noviembre, que el máximo órgano mundial del motorsport anuncie un año más que la prueba española formará parte del calendario mundialista es una nueva muestra del reconocimiento de la FIA a la misma.

El calendario del Campeonato del Mundo FIA de Rallies de 2013 es el siguiente:

Fecha	Mes	Rallye
15-20	Ene	Monte-Carlo
7-10	Feb	Suecia
7-10	Mar	México
14-24	Abr	Portugal
3-5	May	Argentina
31-2	May	Acrópolis
21-23	Jun	Italia
1-3	Ago	Finlandia
23-25	Ago	Alemania
13-15	Sep	Australia
4-6	Oct	Francia-Alsacia
24-27	Oct	España
15-17	Nov	Gales

Entre las otras decisiones adoptadas por el Consejo Mundial está el nombramiento de un nuevo promotor para el WRC, que será la resultante de la unión de las empresas austríacas Sportsman Media Group y Red Bull Media House.



La fechas para la celebración en 2013, de los Rallies del Campeonato del Mundo FIA, ya están decididas.

También se han comunicado una serie de cambios deportivos de cara a 2013 como son la creación de los campeonatos WRC-2 (que sustituirá al

mundial Súper 2000) y WRC-3 (que hará lo propio del hasta ahora conocido como mundial de Producción), y el lanzamiento del campeonato Júnior

WRC, que tomará el relevo a la WRC Academy pero manteniendo su misma filosofía.

Redacción

Confirmado por la Federación Canaria de Automovilismo

Suspendido el Slalom Isla de El Hierro

-La Escudería Hierro Sur, entidad encargada de la organización del evento, ha visto imposible cubrir el presupuesto para sacar adelante la prueba.

La Escudería Hierro Sur lamenta informar de la suspensión del XXVI Slalom Isla de El Hierro, previsto para el próximo 13 de octubre. La organización indica que ha sido imposible conseguir cualquier tipo de financiación por parte de los organismos correspondientes (Ayuntamiento de El Pinar y el Excmo. Cabildo Insular de El Hierro), por lo que les es imposible asumir los gastos que conlleva una prueba de estas características.

Al Cto. Autonómico de Slalom le restarán todavía las pruebas correspondientes a Tenerife y Gran Canaria, que tendrán lugar en noviembre y diciembre, respectivamente.

Redacción



Los tiempos de crisis afectan. Los patrocinios se complican y hay pruebas que se ven gravemente afectadas.

Button 2º y Alonso 3º. Hamilton y Maldonado abandonaron GP de Singapur F1 2012. Venció Vettel

Tal como se esperaba Singapur es un Gran Premio duro donde todo es posible. Plagado de sorpresas y de toques tuvo que terminar antes de lo previsto en vueltas por llegar al límite del tiempo. Vencedor Sebastian Vettel con Jenson Button y Fernando Alonso como ocupantes del resto del podio.

Lewis Hamilton abandonó en la vuelta veintitrés por problemas mecánicos en la caja de cambios de su monoplace cuando lideraba la carrera. Ya en los entrenamientos el equipo McLaren se planteó si cambiar la caja de cambios tras un toque en las vallas del inglés pero esto les habría costado cinco puestos y decidieron salir con el riesgo de romper lo que, al final, se cumplió.

Pastor Maldonado, que también estaba realizando una buena carrera, igualmente abandonó por fallos hidráulicos en su FW34. Michael Schumacher volvió a hacer una de las suyas y en un, se supone que, despiste se llevó por delante a Jean Eric Vergne. Los dos quedaron fuera de carrera. El alemán reconoció y se disculpó sobre la marcha en el momento del accidente.

El equipo McLaren, que a principio de año partía con una clara ventaja por ser su monoplace el más competitivo, a pesar del segundo puesto conseguido por Button, ha sido el gran derrotado. Hamilton ha perdido, con este cero, gran parte de sus posibilidades de cara al mundial, al estar a más de cincuenta puntos del líder Alonso.

Vettel ha conseguido una elaborada victoria, a pesar de salir en tercera posición en la parrilla. Ha sabido controlar los ataques de Button y sigue en la lucha por el campeonato a veintinueve puntos de la cabeza. Falta ver cómo evolucionará el Red Bull en lo que queda de temporada. Si su coche no falla, seguro que, seguirá presionando al Alonso.

Jenson Button segundo. En las primeras vueltas pudo quitarse de en medio a Pastor Maldonado. Con sabor agri-

dulce para la escudería tras el cero de Hamilton.

Fernando Alonso tercero. Un resultado para que los de Ferrari estén muy contentos. Las mejoras preparadas especialmente para la ocasión no surtieron efecto. Saliendo quinto en la parrilla y en una pista poco favorable para el coche italiano se han visto favorecidos por el descalabro de los coches de cabeza. Aunque el ritmo de carrera estuvo cerca, de Red Bull y McLaren, no está a la altura y, de momento marcha en inferioridad de condiciones. Es posible que en la pista de Suzuka, más favorable para Ferrari, pueda seguir manteniendo su liderazgo. Con este resultado, Alonso, supera la marca de podios conseguidos por Ayrton Senna que ¡no es poco!...

Pedro de la Rosa acabó en decimoséptima posición y su lucha es, fundamentalmente, contra su HRT.

En 14 días la F1 vuelve a Japón, Suzuka, otra pista de muchísima tradición.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción



El podio: Vettel, Button y Alonso.



No faltaron los incidentes.



3º Alonso, 10º Massa.



Ferrari sigue con posibilidades.

GRAN PREMIO SINGTEL DE SINGAPUR DE F1 2012

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1º	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	59	2:00:26.144	3	25
2º	3	Jenson Button	McLaren-Mercedes	59	+8.9 segs	4	18
3º	5	Fernando Alonso	Ferrari	59	+15.2 segs	5	15
4º	11	Paul di Resta	Force India-Mercedes	59	+19.0 segs	6	12
5º	8	Nico Rosberg	Mercedes	59	+34.7 segs	10	10
6º	9	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	59	+35.7 segs	12	8
7º	10	Romain Grosjean	Lotus-Renault	59	+36.6 segs	8	6
8º	6	Felipe Massa	Ferrari	59	+42.8 segs	13	4
9º	16	Daniel Ricciardo	STR-Ferrari	59	+45.8 segs	15	2
10º	15	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	59	+50.6 segs	14	1
11º	2	Mark Webber	Red Bull Racing-Renault	59	+67.1 segs	7	
12º	24	Timo Glock	Marussia-Cosworth	59	+91.9 segs	20	
13º	14	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	59	+97.1 segs	17	
14º	12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	59	+99.4 segs	11	
15º	20	Heikki Kovalainen	Caterham-Renault	59	+107.9 segs	19	
16º	25	Charles Pic	Marussia-Cosworth	59	+132.9 segs	21	
17º	22	Pedro de la Rosa	HRT-Cosworth	58	+1 Vta	24	
18º	19	Bruno Senna	Williams-Renault	57	+2 Vtas	22	
19º	21	Vitaly Petrov	Caterham-Renault	57	+2 Vtas	18	

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2012

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1º	Fernando Alonso	Español	Ferrari	194
2º	Sebastian Vettel	Alemán	Red Bull Racing-Renault	165
3º	Kimi Räikkönen	Finlandés	Lotus-Renault	149
4º	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	142
5º	Mark Webber	Australiano	Red Bull Racing-Renault	132
6º	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	119
7º	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	93
8º	Romain Grosjean	Francés	Lotus-Renault	82
9º	Sergio Perez	Mejicano	Sauber-Ferrari	66
10º	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	51

Hasta 18 clasificados



Singapur, por su desarrollo nocturno, es ya una de las pruebas más carismáticas del mundial de F1.

Con todos los tramos en la zona norte de la isla y barrios laguneros

IV Clásica Ciudad de la Laguna a escena

La Escudería Agüere Motor organiza la IV Clásica Ciudad de la Laguna Trofeo Citroën Auto-Laca. La prueba se celebrará el próximo 12 y 13 de Octubre y contará con 300 Km de recorrido. Se trata ya de todo un clásico en el panorama regional y es puntuable para el Cto. de Canarias y para el Provincial de Tenerife.

El acto de presentación tuvo lugar en las instalaciones del pabellón Santiago Martín (la hamburguesa) con la presencia de los representantes de Auto-Laca. Antonio Visedo, como gerente de la empresa. En representación de la marca Triumph Tenerife en calidad de gerente David Rodríguez y en representación del comité organizador su presidente Francisco Negrín. Fernando Clavijo, Alcalde de la ciudad de los adelantados, y Cristo Pérez, Consejera de Deportes del Cabildo de Tenerife.

En el acto se hizo la presentación del cartel anunciador de la prueba así como parte de los sitios a visitar. Negrín nos comentaba los en-

tresijos de la prueba y pedía la participación de todos los que quisieran disfrutar de un día de motor, como deportistas o como aficionados.

Terminó el acto con los agradecimientos a los patrocinadores sin los cuales esta prueba no podría nunca salir adelante.

Desde aquí enviamos nuestro apoyo y deseamos que todo salga, a pedir de boca, como en ediciones anteriores.

Redacción



Momento de la presentación de la prueba y del cartel anunciador.

Fresco, individual y chic

Paris. Premiere Mundial del Opel Adam

• **ADAM descubre su potencial casi ilimitado de personalización en París**

• **Primer Opel del segmento A de moda, que ofrece una excepcional e innovadora individualización**

• **Nuevo sistema Intelli-Link de información-entretenimiento que integra los Smartphone OS Android e iOS Appel**

• **Las avanzadas tecnologías hacen que la movilidad urbana sea cool y sencilla**

Con el totalmente nuevo ADAM, Opel entra en el segmento A en crecimiento liderado por los coches fashion. Con unas medidas de cerca 3,70 metros de longitud (1,72 metros de anchura excluyendo los retrovisores), el Opel ADAM es un ágil y original tres puertas perfecto para ambientes urbanos con dinamismo de conducción para circu-

lar fuera de la ciudad. En su interior, el Opel ADAM ofrece asiento para cuatro personas las cuales se beneficiarán de su atmósfera premium y de la gran cantidad de espacio inusual para un coche pequeño.

En el exterior, combina un marcado y poderoso diseño con potencial para casi una personalización ilimitada, haciendo que cada coche sea totalmente único. El Opel ADAM también ofrece tecnologías premium de segmentos superiores, incluyendo el nuevo sistema IntelliLink de información-entretenimiento a bordo que integra los Smartphones de los propietarios (con sistemas operativos Android y Apple) y de ese modo hace accesibles desde el habitáculo determinadas aplicaciones basadas en Internet. Una nueva generación del sistema de ayuda al aparcamiento Park Assist que auto-

máticamente aparca el coche y una dirección asistida que incluye un modo CITY de "toque ligero" son perfectos para el entorno urbano natural del ADAM.

El novedoso ADAM completa la oferta de Opel en el segmento A junto con el Agila de cinco puertas, que destaca con su alto nivel de funcionalidad y sus fortalezas prác-

ticas. El ADAM se enfoca especialmente a los clientes urbanos que marcan tendencia y que buscan un coche que exprese su estilo personal.

Redacción



El consumo de combustible es de sólo 5 litros cada 100 km, con unas bajas emisiones de 118 gr de CO2 por km

CEV Albacete, 6ª de 7

Dos títulos decididos. Moto2 para Valencia

STOCK EXTREME MORALES, DE NUEVO CAMPEON

La carrera mas aburrida del año en Stock Extreme nos dejó la crónica de un campeón anunciado. La abultada diferencia de Carmelo morales sobre Kyle Smith le permitían iniciar la carrera con cierta tranquilidad debido a ese importante colchón de puntos, pero el de Castellar del Vallés, además, se hizo con la pole y no fue tan conservador. Él mismo declaró que su estado de forma después de las vacaciones no era el mejor, pidiendo disculpas a su equipo, lo que le restó fuerza para jugarle el triunfo a Adrián Bonastre. El valenciano, que mira al subcampeonato, se anota su segunda victoria en el nacional y además consecutiva. Suzuki/Dunlop/Bonastre, han logrado un equilibrio perfecto y en Albacete han logrado 50 puntos. Junto a Bonastre, Xavi Forés también partía como claro favorito al triunfo. El piloto de BMW, sin opciones al título, lucha por hacerse con la primera victoria de la temporada pero sus problemas con el tren delantero siguen sin resolverse y se tuvo que conformar con el tercer cajón del podio. Tanto Bonastre como Forés intentaron escaparse en la primera parte de la carrera conoedores de que Morales siempre ha demostrado un gran ritmo al final de carrera con neumáticos gastados, pero los valencianos no lograron despegar al nuevo campeón de España y tuvieron que poner todo de su parte para resistir los ataques de Morales ya muy "mermado físicamente".

No podemos olvidar a Kyle Smith, único piloto que podía aguar la fiesta a Carmelo, que salió muy fuerte a la estela de Bonastre y Forés, pero su carrera fue de más a menos y el ritmo que impusieron los primeros era imposible de aguantar. Al final se vio superado por Santiago Barragán. El subcampeonato se lo juegan en Valencia Smith, Barragán, Bonastre y Forés, con una diferencia de 7 puntos.

MOTO3 Márquez Campeón

Ya tenemos a "un Márquez" Campeón de España. El pequeño de la saga ha logrado el título que se le escapó la pasada temporada en la última carrera. Una serie de carambolas han hecho que a mitad de carrera Márquez soñara con el título a una carrera antes de finalizar el campeonato. Solo su compañero Bagnaia podía retrasar el alirón. Pero la carrera tuvo muchas más claves, sobre todo porque esta categoría está muy igualada, y son muchos los pilotos que pueden ganar. Es evidente que Márquez salía con la calculadora, entre otras cosas porque venía lesionado de su muñeca derecha con las caídas en el mundial y no sabía si iba a aguantar toda la carrera. Su conservadurismo le sirvió, y mucho. La caída del japonés

Watanabe dejó a Lucas Amato en la primera plaza lo que forzaba que Márquez tuviera que arriesgar más si quería ser campeón en Albacete y el efecto fue el contrario ya que el piloto alemán cayó faltando 4 vueltas. Juan Fran Guevara, que había estado muy valiente durante toda la carrera logró, su primera victoria en el CEV por delante de Pecco Bagnaia que protagonizó una gran remontada desde la 14ª posición a la 2ª siendo el piloto más rápido en pista con 1:34.343. El tercer cajón del podio fue para Albert Arenas, el joven catalán del Motorrad madrileño, que el sábado consiguió la primera pole de su vida. Tuvo que superar una fuerte caída en la segunda sesión de entrenamientos que provocó tener que montar "una moto nueva" y hacer rodaje en el warm up.

Con este resultado serán siete los pilotos que opten al

subcampeonato en el cierre de temporada en tierras valencianas y en el nuevo asfalto del Ricardo Tormo.

MOTO 2 Jordi Torres vuelve a ganar

El piloto de Rubí, que había fallado en la última cita del CEV en este mismo circuito, cuando se fue por los suelos en la última vuelta yendo primero, no quería más sustos y aunque lleve el número 18 en su carenado, es el actual campeón de España de moto2, lucha por su segundo título nacional.

Y así lo demostró desde los primeros entrenamientos donde dominó con claridad no dejando lugar a dudas. En carrera ya nos había comentado su intención de tirar e irse, si podía, y no tener sorpresas de última hora. Y así fue. Jordi

después de unos inicios muy agresivos de Dani Rivas pudo superar a sus rivales y ganar con claridad. Pero lo más emocionante de la carrera estaba en la lucha por la segunda plaza ya que Román Ramos que venía de ganar la cita anterior y además estar segundo en el campeonato, y Dani Rivas que después de su triunfo en la primera carrera sobre el agua de Jerez no había podido estar luchando por la victoria. Dani con una conducción muy agresiva logro finalmente superar a Román que tampoco quería cometer un error que le privara de luchar por el título en la última carrera. Con esta situación ya solo Jordi Torres, al que le basta con ser cuarto en Valencia, y Román Ramos optan al título nacional.

En noviembre se juegan el número 1 de la categoría.

Texto y fotos: Yiyo Dorta



Juan Fran Guevara logró su primera victoria, en Moto3, en el CEV.



Torres, actual campeón de España de Moto2, lucha por su segundo título nacional.



Suzuki/Dunlop/Bonastre, Stock Extreme, han logrado un equilibrio perfecto.



Ya tenemos "un Marquez" Campeón de España.

Con cuatro versiones inéditas

Nueva Gama Abarth 500/500C-595/595C

• 3 acabados (500, 595/595C Turismo y 595/595C Competizione).

• Totalmente equipado y con altas prestaciones, Gama 2011: Abarth 500 135 CV desde 16.830 € y 500C 140 CV desde 18.515 € (incluye permuta).

Abarth inicia la comercialización en España de la nueva Gama Abarth 500/500C – 595/595C, formada por 6 versiones, de las cuales cuatro de ellas son inéditas. Desde sus comienzos, en 2008, con el “pequeño diablo” Abarth 500, los turismos de Abarth han destilado siempre esa gota de veneno que los hace únicos y emocionantes. La marca del escorpión ofrece a los conductores la posibilidad de elegir y crear un coche que se adapte como un guante a su personalidad y a sus demandas, gracias a una amplia oferta de kits y accesorios destinados tanto a mejorar las prestaciones, como a poder personalizar el interior y el exterior del vehículo. El esfuerzo de Abarth en este sentido se ha

materializado en una nueva gama. El Abarth 500 es una versión “a medida” que ofrece al mismo tiempo un precio atractivo y una gran posibilidad de personalización. Un modelo más accesible, a partir del cual, el cliente puede ir diseñando su coche ideal. El nuevo Abarth 595 ratifica la vuelta al concepto de “derivación” de los modelos base sobre el que Karl Abarth construyó el mito del Escorpión hace más de 60 años. Las dos personalizaciones, “Turismo” y “Competizione” se dirigen a dos públicos diferentes, uno más atento a la elegancia y al confort, y otro más “purista”, al de la competición. Ambos compartiendo un aspecto fundamental: la pasión por lo deportivo que caracteriza todos los modelos de Abarth. En esta nueva gama, además del tradicional cambio mecánico, está disponible el cambio robotizado con la posibilidad de funcionamiento automático o manual-secuencial con las levas en el volante. Característica propia del ADN de Abarth, idéntica a los Fórmula1.



Abarth 500

Abarth 500/500C

Mantiene la esencia del modelo anterior y brinda todas las cualidades de un deportivo del escorpión (potencia, aceleración, velocidad, frenada y comportamiento dinámico) a un precio aún más interesante y asequible. Abarth 500 1.4 16V T-JET 135 CV por 18.450 € con un equipamiento muy completo: A/A, radio CD MP3, Blue&Me (Bluetooth + USB + música), antiniebla, memoria asiento y sensor de parking y el Abarth 500C 1.4 16V T-JET 140 CV por 20.300 €. Con su motor 1.4 turbo de 135 CV con cambio manual ó, novedad en berlina, 140 CV con cambio robotizado secuencial con las levas en el volante por 1.550 €, el Abarth 500 está dirigido y dedicado a todos aquellos que sueñan y comparten el auténtico placer de conducción.

Equipamientos de serie Abarth 500:

- Airbag rodillas del conductor
- ABS + EBD
- Airbags laterales y Airbags de cortina
- ESP, ASR, MSR, HBA y Hill Holder
- TTC (Torque Transfer Control)
- Sensores de aparcamiento traseros.
- Dirección asistida eléctrica Dual Drive™ con función Sport

- GSI (Indicador de cambio de marcha)
- Volante con regulación en altura
- Asiento del conductor con regulación en altura
- Elevalunas y bloqueo de puertas eléctricos
- Espejos retrovisores exteriores eléctricos con descongelación
- Mando a distancia de apertura/cierre puertas y desbloqueo/bloqueo portón
- Antinieblas
- Tapón de combustible con llave
- FIX&GO
- Kit fumadores
- Reposacabezas traseros con regulación en altura
- Respaldo del asiento trasero abatible 50/50
- Espejo retrovisor interior electrocrómico día/noche
- Volante en piel Abarth
- Bordes de los pasos de rueda del color de la carrocería
- Doble escape trasero a la vista de acero satinado
- Pedales y reposapie del conductor deportivos
- Asientos con rellenos deportivos y reposacabezas integrado
- Radio cd+MP3 con mandos en el volante, 4 altavoces 40W, 2 tweeter 30W, antena
- Sistema manos libres Blue&Me™ con puerto USB, bluetooth y mandos en el volante
- Preinstalación para nave-

gador por satélite con telemetría

- Pack Corsa incluye de serie: o Pedales de acero inoxidable o Cantonera de acero inoxidable

El nuevo Abarth 500 ofrece más equipamiento en un vehículo que reduce su PVP en 1.000€ frente al Abarth 500 de la anterior gama. Abarth 595/595C Turismo y Abarth 595/595C Competizione Por primera vez, la nueva gama Abarth ofrece: la misma mecánica que en el Abarth 500 pero con un motor potenciado a 160 CV de fábrica, con filtro de aire BMC, y diferentes personalidades: elegante y refinado (Turismo), muy deportivo y aún más radical (Competizione). Anteriormente se proponía exclusivamente el motor potenciado a 160 CV a través de la instalación del Kit esseesse.

Abarth 595 Turismo

El 595 Turismo añade a sus equipamientos de serie sobre la versión Abarth 500:

- Faros Xenon
- Incremento de potencia 160 CV
- Llantas 17”
- Asientos de cuero
- Suspensión delantera cofap con FSD y trasera KONI
- Discos de freno perforados



Asiento deportivo Sabelt



Doble escape trasero a la vista de acero satinado.

(Sigue en la pág. 11)

(Viene de la pág. 10)

- Pinzas de freno en rojo
- Pack Turismo incluye de serie: o Pedales y reposapiés de Alutex

- o Cantonera de Alutex
- o Alfombrillas específicas
- o Tapón de gasolina y aceite en acero inoxidable

La gama Abarth 595 Turismo se ve enriquecida por un contenido que supone un beneficio para el cliente de un 20% (1.000 €). El acabado Turismo propone una inédita oferta de combinaciones bicolor.

Abarth 595 Competizione

Se añaden los siguientes contenidos de serie al equipamiento de 595 Turismo:

- Asientos Sabelt. Producto tecnológicamente evolucionado, Diseñado por el Centro de Estilo Sabelt en colaboración con el Centro de Estilo Abarth. destaca especialmente su ligereza (10 kilos menos que los asientos de serie) y su diseño tipo bacquet, como el de los monoplazas, que sujeta el cuerpo frente a los movimien-

tos laterales y longitudinales. Equipado con palanca de ajuste horizontal y con reposacabezas integrado, el asiento cuenta también con una ranura que permite incorporar un cinturón de cuatro puntos de sujeción.

- Escape Record Monza. Se basan en una tecnología que se denomina Dual Mode. Ésta usa una válvula de dos vías con apertura mecánica insertada en el terminal de escape para optimizar y mejorar

la curva de contrapresión. Los beneficios de este sistema son:

- Optimización de las curvas de par y potencia con una respuesta de motor más rápida a partir del medio régimen, correspondiendo con la entrada en funcionamiento de la válvula. Se obtiene un incremento medio de 5 CV y de 1,5 kg•m de par a partir de 2.000 r.p.m. y hasta las 5.000.
- Sonido del escape con un carácter mucho más deportivo.
- Diseño.- Los escapes es-

tán completamente pintados en negro mate, resaltando el gran escorpión plateado Abarth en relieve. Las colas de escape tienen el corte característico de aquéllas del pasado con un acabado cromado.

Pack Competizione incluye de serie: o Pedales y reposapiés de aluminio

- o Cantonera de carbono
- o Alfombrillas específicas
- o Tapón de gasolina y aceite de acero inoxidable

Todo este equipamiento supone una ventaja para el cliente del 45% (1.600 €) respecto al acabado Turismo. Como en el acabado Turismo, también el acabado Competizione propone una oferta inédita de combinaciones bicolor

Así pues, la Gama Abarth también puede satisfacer a los automovilistas más exigentes. Pero para aquellos realmente difíciles de contentar, están las Ediciones Especiales y Limitadas de Abarth, destacando el 695 Edizione Maserati, espléndido 500C con motor de 180CV realizado en estrecha colaboración con la casa del Tridente.

Redacción



Abarth 595 Turismo con acabado bicolor.



Detalle del asiento Sabelt tipo bacquet.



Abarth 595 Competizione

Cto. Autonómico de Rallys. XXIII Rally Villa de Adeje

Capdevila/Rivero vuelven a lo más alto

La XXIII edición del Rallye Villa de Adeje dejó muy buen sabor de boca. Agrado a los participantes, medios de comunicación y público en general. Discurrió sobre un trazado variado y con todos los alicientes de una prueba con bajadas rápidas, subidas no menos rápidas, tramos revirados y ratoneos, vamos, de todo.

Verificaciones

El centro Magma de Artes y Congresos en Las Américas fue el magnífico lugar donde se producía la concentración del viernes con la entrega de documentaciones, verificaciones y el sábado sería el centro neurálgico del Rally. Tras las verificaciones subíamos a la villa donde en su calle principal, como es habitual, acogía el parque de trabajo, a los equipos y a todo el público que allí se cito para dar la salida oficial del Rally. Comenzó, con el cariñoso aplauso de los aficionados, a las 20.30 tomando los participantes rum-

bo al Magma donde pasarían la noche los vehículos a la espera de que, al día siguiente, comenzaran los tramos cronometrados.

Desarrollo del rally

El sábado nos esperaban tres bucles con tres tramos cada uno: Santiago del Teide/Guía de Isora de 17.10Km, Vera de Erques con 8.43Km y Tijoco/Taucha con 8.55 km.

Con el frescor de la mañana y después de la última revisión a los vehículos el primer bucle despertaba las expectativas ya que se querían ver las intenciones de cada piloto de cara al resto del día.

Comenzaba pegando Fernando Copi Capdevila con tiempo de 22:09.40, Armide Martin a 20.90 segundos, tercero de la general se colocaba un Víctor Delgado evolucionando el coche de Manuel Adán, en la cuarta posición Lauren García hacia lo que podía y ganaba a Pedro Javier Afonso que era quinto. En este punto el dominador de la Copa

Bien organizado por la Escudería Villa de Adeje y con gran asistencia de aficionados

Corsa era Azael Hernández y en promoción Neftali Martin. Destacar los 12 abandonos de este bucle en especial el vehículo N°3 Roberto Negrin, restrenando el Mitsubishi Evo, que venia fortísimo y tuvo una desgraciada salida de pista sin consecuencia físicas para el piloto ni su copiloto

En el segundo bucle se esperaban algunas reacciones a lo anteriormente acontecido. Algunos comentaban falta de ajustes en las monturas. Llevaban algún tiempo parados por falta de pruebas pero la realidad es que en cuanto a los tres primeros las diferencias crecían entre ellos. A partir del

tercer puesto, pilotos como Antonio Gorrin, Critofer Reyes, Iván Méndez, Naucet Brito y Alberto Reyes se intercalaban entre los puestos según los tramos beneficiara a uno o a otros pero en cuanto a la general destacar el pequeño Citroën C2 de Gorrin que se intercalaba entre Lauren y Javi. En cuanto a la Copa Corsa Azael seguía más líder y en el Trofeo de Promoción perdió al líder por avería haciéndose con la cabeza Yone Hernández.

En la tercera pasada "a verlas venir". Pero como se dice en el argot aquí no levantaba la pata ni el apuntador. Fernando Copi Capdevila y David Rivero seguían ganando todos los tramos dando así el golpe definitivo al rally y alzándose con el título en esta XXIII edición. En cuanto a la segunda plaza Armide Martin-José Carlos Déniz también eran segundos en todos los tramos con lo que también tendrían esa plaza en su poder. Por detrás Víctor Delgado Nacer Guneim que

también hacían valer su montura para coger el tercer escalón de pódio. Los hermanos Lauren e Iván García supieron administrar su ventaja y se quedaban con la cuarta plaza de la general. Pedro Javier Afonso y Javi Afonso fueron quintos en la general después de una bonita lucha con el equipo Antonio Gorrin y Domingo Guerra que hicieron lo posible para quedar por delante pero no fue posible y hacían sextos de la general. Séptimos Critofer Reyes-Texteneri Rodríguez ganado así la partida a Iván Méndez-Jonathan González que eran los octavos, la novena plaza acabo en manos de Alberto Reyes y Conrado Goya. La décima y primeros de grupo N era para Jesús Tatoronte y María Sáez

En cuanto a la Copa Corsa Azael sigue sin dar opciones a los rivales y venció en la modalidad. En promoción Yone Hernández termino primero.

(Sigue en la pág. 13)



César Estevez/Juan A. Lumpianez primeros en Regularidad Sport.



Ricardo Alonso/Raimon Martínez segundos.



Leo Mansito/Francisco Romero terceros.

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



(Viene de la pág. 12)

Regularidad Sport

En cuanto a Regularidad Sport teníamos 8 unidades en competición. Sorpresa en la clasificación final ya que Domingo Bravo se retiraba por avería mecánica y se alzaba con el triunfo el equipo de Cesar Estévez –Juan Antonio Lumpianez, con Mazda XR7, que, aun siendo su primera victoria, les coloca a falta de una prueba con muchas posibilidades de título. La segunda

plaza recayó en manos del experimentado equipo formado por Ricardo Alonso-Raimon Martínez, con BMW 2002. Tercera plaza para Leo Mansito-Francisco Romero con el otro BMW 2002.

Finalizábamos ya, bien entrada la noche, con el paso por la rampa de todos los que acabaron, con las fotos de rigor para el recuerdo y el buen sabor de boca de haber conseguido terminar.

Destacar el buen trabajo de la Escudería Villa de Adeje por todo. Por la selección de tramos, por lugares para realizar los trabajos de reparaciones de los coches, por la organización. En definitiva enhorabuena a todos los miembros del equipo de esta escudería. Uno de los mejores eventos que he visto desde hace tiempo. Y que los rumores de que su presidente deja la escudería sean, eso, rumo-

res y Poli siga con nosotros muchos años más.

Tampoco quiero dejar de nombrar al público que acudió puntual en muy buena cantidad a todos los tramos.

Comentarios

Fernando Capdevila: Me sigue sorprendiendo el Focus. Cada vez que me subo en él quiero relajarme y no me deja. Bajo los tiempos uno tras otro.”

Armide Martin: “Hemos notado la inactividad y la falta de ritmo pero hemos cuajado una muy buena actuación.”

Víctor Delgado: “Estamos haciendo una buen trabajo con este coche ya que lo estamos poniendo a punto y nos sigue dando satisfacciones. Agradecer a Manuel Adán por confiar en mí y mi equipo para la evolución del vehículo.”

Texto: Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



Fernando Capdevila/David Rivero volvieron a subir a lo más alto del podio demostrando que el trofeo del Autonómico “tiene dueño”.



Armide Martín/José Carlos Déniz fueron los segundos con el Ferrari de Auto Laca.



Víctor Delgado/Naser Guneim terceros en el podio del Adeje 2012.

Aragón. Alcañiz. Motorland volvió a ser una fiesta

Y el himno español sonó tres veces...

Luis Salom (Kalex KTM) en Moto3, Pol Espargaró (Kalex) en Moto2 y Dani Pedrosa (Honda) en MotoGP, dieron lo mejor de cada uno sobre el trazado de Alcañiz en el Gran Premio de Aragón. El circuito, al que tras unos días de lluvia por fin acudía el sol, abarrotado de aficionados, fue el magnífico escenario para que los españoles se adjudicaran los triunfos en sus respectivas categorías.

De esta forma se añade emoción a la recta final del campeonato. Los tres vencedores

figuran como segundos en la clasificación provisional del campeonato del mundo.

Luis Salom por delante de los alemanes

El bravo mallorquín Luis Salom se impuso en lo que parecía que iba a ser una fiesta entre germanos. Acabó primero, seguido de Sandro Cortese (KTM), Jonas Folger (Kalex KTM) y Danny Kent (KTM), todos ellos alemanes y con la misma montura. Salom subió

a lo más alto del podio a pesar de haber sufrido un accidente en el warm up y tener su hombro bastante tocado.

Con esta victoria el español le coloca segundo en la clasificación provisional del Mundial en el que Cortese sigue mandando. Muy mala suerte para Maverick Viñales (FTR Honda), al que se le paró la moto en la vuelta de calentamiento y perdió sus opciones. Salom aguantó, de forma soberbia, en la pelea de cabeza, en la que eran muchos los que podrían haber ganado, para llevarse el triunfo.

Pol Espargaró doblegó a Marc Márquez

El Espargaró joven, Pol, planteó una estrategia que le permitió subir a lo más alto en el circuito aragonés. Tanto él como Marc Márquez (Kalex), después de un inicio dominado por los italianos Andrea Iannone (Speed Up), Simone Corsi (FTR) y Claudio Corti (Kalex), se marcharon en solitario.

Después de que Corsi les alcanzara llegaron de nuevo Iannone y un nuevo invitado, Scott Redding (Kalex), con un

pilotaje agresivo. Estos dos últimos lucharon por el podio con Márquez, adelantándose en varias ocasiones. Fue entonces cuando Espargaró aprovechó, a dos vueltas del final, para marcharse y ganar el espacio suficiente con el que se aseguró el triunfo y su batalla particular con Márquez.

Con Espargaró escapado, Marc Márquez peleó con Iannone, que se vio rebasado por Redding, quedando fuera del podio. Así, se retrasa la adjudicación de un título que Márquez tiene muy cerca.

(Sigue en la pág. 15)



Mala suerte para Viñales, 6º para la parrilla. Su moto le abandonó en la vuelta de formación.



Pol Espargaró venció y consiguió doblegar a su principal rival, Marc Márquez.



La lucha en Moto2, como en Moto3, fue fortísima de principio a fin con muchas alternativas en cabeza.



El podio de Moto3. 1º Luis Salom, 2º Sandro Cortese y 3º Jonas Folger.



El podio de Moto2. 1º Pol Espargaró, 2º Marc Márquez y 3º Scott Redding.

(Viene de la pág. 14)

Pedrosa y Lorenzo muy superiores.

Dani Pedrosa se sacudió con facilidad de la presión que suponía el cero, en la última carrera en Misano, donde perdió gran parte de las opciones de arrebatarse a Jorge Lorenzo (Yamaha) el primer puesto del campeonato. Por fin conseguía vencer en un Gran Premio donde nunca lo había logrado.

Desde el principio Jorge Lorenzo intentó escaparse, Pedrosa respondía y seguía su estela. La caída de Stefan Bradl (Honda) cuando marchaba tercero hizo que los dos pilotos españoles se alejaran del resto. Todos esperábamos otro duelo memorable.

Con un Dani lanzado y un Jorge Lorenzo, cuyo desgaste de neumáticos en las primeras vueltas casi le deja en el suelo y con la calculadora "echando humo" no hubo demasiada lucha. Dani Pedrosa adelantó al de Yamaha, se escapó y cruzó la meta en solitario. Segundo Lorenzo (que comentó: "Es una carrera de trámite para esperar a ganar el Mundial") y Andrea Dovizioso (Yamaha) tercero, tras ganar su lucha particular a Crutchlow, su compañero de equipo.

Texto: Yiyo Dorta
Fotos: Dorna/Comunicados-Redacción



Desde la salida Lorenzo y Pedrosa dominaron la carrera sin demasiada oposición.



Lorenzo se mantuvo en cabeza hasta que fue adelantado por Pedrosa.



En Motorland los españoles volvieron a poner en juego su gran calidad. 1º Dani Pedrosa, 2º Jorge Lorenzo y 3º Andrea Dovizioso.



Lorenzo intentó, tras una buena salida, poner tierra de por medio sin conseguirlo. Pedrosa, con un gran ritmo, fue el que se marchó en cuanto logró adelantar al de Yamaha.

Con una inscripción de lujo. Benito Martín y Armide Martín

IV Subida a Tabares-Jiménez

En unos tiempos como los que estamos, reunir 34 inscritos y con la categoría de los que decidieron participar en esta prueba, es, para empezar un éxito. Contábamos en parrilla con nombres como Armide Martín, José Antonio Torres, Víctor Delgado, Eduardo Alonso, Nicolás Mesa, Manuel Mesa, Roberto Negrin, Naucet Brito y Melchor Dávila entre otros. Y vehículos como Ferrari, Citroen AX Kit Car, Porsche, hasta cinco unidades Mitsubishi, otros tanto BMW, Renault Maxi Turbo... Se nota que, este año, la escudería Sport-Eventos Tenerife se lo ha currado con la ilusión puesta en esta prueba única en la zona metropolitana.

Y llegó el Viernes

Todos los vehículos pasaban las verificaciones técnico administrativas muy cerca de la salida del tramo y desde allí escoltados por la policía local de la Laguna subían hasta el valle Tabares para pernoctar en el parque cerrado debidamente vigilado por la seguridad privada de la prueba.

Por fin Sábado

Temprano se cerraba la carretera. A las 8.00 de la mañana, momento que tenía lugar la reunión de los pilotos como manda el reglamento, saludados todos en caravana toman rumbo al parque de asistencia situado a escasos 200 metros de la salida. En estos momentos caía una fina lluvia que hacía temer que no salieran todas las unidades en la primera manga de entrenos. En algunos momentos era mucho más que una fina lluvia pero salían los coches con destino a la meta colocada muy cerca de la desviación hacia el parque de las antenas.

Los participantes iban llegando a meta sin mas problema que la avería de Iván Figueroa y los registros lentos ya que la lluvia en zonas del trazado así lo determinaba. No obstante los presumibles gallitos de la competición como

Armide Martín demostraban el manejo de los vehículos en mojado con gran destreza siendo el mas rápido con un tiempo de 02:26.512. Segundo Víctor Delgado con un registro de 2:32.053. Tercero era José Antonio Torres que marcaba en meta 2:35.460. La cuarta plaza fue para el piloto de la zona Eduardo Quintero que se marcaba un tiempo de 2:38.574 (tiempo que se nos antojaba buenísimo teniendo en cuenta su montura. Aunque también es sabido que a Eduardo le gusta conducir en agua).

En cuanto a las barquetas, a mitad de tramo, perdíamos

a Domingo Ramos ya que su Osella en la curva mas lenta del trazado decidía hacer un extraño giro dejándolo fuera de carrera con lo delicado de la pista. Benito Martín, recién salido de una operación de muñeca, se mostraba el más rápido con un tiempo de 2:40.069 y Orlando Méndez marcaba 03:07.248. Estos eran los únicos en llegar a la meta.

Entrenos oficiales

Armide, ya en seco, con el asfalto frío, le bajaba 20 segundos a su tiempo anterior dejándolo en 02:06.962 de-

mostrando de nuevo la potencia del Ferrari de Auto-Laca. José Antonio Torres con el Citroën ZX, también de Auto-Laca, marcaba 02:08.091. No muy lejos acechaba Víctor Delgado marcaba 2:092.53 veía que podía con Torres. En la cuarta plaza Eduardo Quintero seguía haciendo maravillas con su Honda muy aplaudido por sus vecinos y aficionados. También en menos de un segundo Eduardo Alonso y Nicolás Mesa.

1ª oficial

Y todos a correr que la cosa estaba apretada y bueno el líder hasta el momento apreta-

ba el Ferrari y este le daba el mejor tiempo del día parando en crono en 2:01.682 lo que dejaba a sus rivales a algo mas de tres segundos además que Víctor delgado en esta manga asustaba a Torres ya que le ganaba la partida con un registro de 2:04.412 dejando a torres a un mas de un segundo de su tiempo el cuarto en discordia era Nicolás mesa con e su mejor registro del día paraba el crono en 02:04.644 seguido del incansable Eduardo Quintero que volvía a dejar a Alonso detrás de él y creando mas expectativas para la ultima ronda.

(Sigue en la pág. 17)



2º carrozados: José A. Torres.



3º carrozados: Víctor Delgado.



Podio de carrozados: Torres, Martín y Delgado



Armide Martín tuvo ocasión de "quitarle la carbonilla" al Ferrari de Auto-Laca.

(Viene de la pág. 16)

Las barquetas lograban llegar las cuatro a meta por primera vez donde Benito marcaba su mejor registro en 02:03376 dejando a dos segundos a Fran Suárez con una marca de 02:05733 seguido de Orlando Méndez a menos de dos segundos y la última plaza para el piloto llegado de la Gomera Pedro Perez con un tiempo de 02:10.258.

**2ª oficial
Todo por decidir**

La suerte estaba echada. Comenzaban a llegar unidades a meta. La gran mayoría con sus mejores tiempos tanto que los únicos que no mejoraron sus tiempos fueron Armide y Nicolás Mesa. El resto bajaron todos los registros. El tiempo del gran canario Armide Martín fue el más rápido de la manga 02:02.013 con lo que se llevaba el título de la prueba otra para su palmares. La segunda plaza de carrozados fue para Torres que se llevaba el gato al agua no sin que Víctor Delgado se lo pusiera bien difícil ya que entre ambos había menos de 500 milésimas eso es estar apretado. Por detrás Nicolás Mesa era cuarto gracias a su tiempo anterior y Eduardo Alonso ganaba la partida al otro Eduardo el de la tierra al que además le crecían los rivales como Berty Díaz y Manolo Mesa que por este orden se quedaban los tres en menos de un segundo.

En cuanto a las barquetas Benito Martín hizo buenos los pronósticos y se alzaba con el triunfo a pesar de esa mano maltrecha aunque visto lo visto parece que se recupera muy bien. La segunda plaza para Pedro Perez, de la que se sorprendía hasta él mismo, con un tiempo de 2:05.646 por delante de Fran Suárez que, al coger una piedra con su montura, no pudo mejorar el tiempo ya que se metió entre la rueda y el carenado ocasionando destrozos de pequeña consideración pero no le permitieron sacar más partido a su montura. La cuarta plaza era para Orlando Méndez. Hay que reseñar que, aparte de Benito, los otros tres estaban en el mismo segundo, fruto de la igualdad entre ellos.

Comentarios

Armide Martín

“Muy contento con lo ocurrido hoy ya hemos ganado gracias al equipo y a don Angel Ramos por contar con migo”.

José Antonio Torres

“Buen día de carreras. Competido pero al final nos llevamos la segunda plaza que no esta nada mal”.

Víctor Delgado

“Lo intente pero se me escapo Torres. Enhorabuena

para él por su segundo puesto y nosotros a seguir en esta línea que nos esta dando resultados”.

Benito Martín

“Vine a probar la barqueta y mi mano. Aunque con molestias. Pero creo que vamos bien los dos. Encantado con el triunfo y agradecer a mi asistencia su apoyo”.

Pedro Perez

“Ni yo me lo creo pero ahí esta mi tiempo. Nunca esperaba llegar tan arriba ya que

apenas conocía el trazado. Muy contento con el resultado y el trato recibido por la afición chicharrera”.

Fran Suárez

“Lo intente. La pena fue el incidente con la piedra que me descolocó Enhorabuena a Pedro por su resultado y a intentarlo otra vez”.

A pesar de los imprevistos, como la lluvia, decirle a la escudería que haciendo las cosas bien y con cariño salen buenos

días de carreras. El público y los pilotos han quedado contentos con la organización. Sin incidentes en carrera, se respetaron los horarios, se evacuaron a los vecinos que lo solicitaron... Todo perfecto. A seguir así y no dormirse en los laureles y como se despidió todo el equipo de Sport-eventos Tenerife lo hare yo: ¡a por la quinta edición!

Texto: Redacción
Fotos: Guillermo Pimienta



2º barquetas: Pedro Pérez.



3º barquetas: Fran Suárez.



Podio de barquetas: Pérez, Martín y Suárez.



Aunque con algunos problemas físicos, Benito Martín, conseguía imponerse con su barqueta en la subida de 2012.

PASATIEMPOS

6 Errores



- -
 -
 -
 -
 -
- Al copiar la foto se cometieron 6 errores