



## GP de Belgica + Vettel

(Págs. 14 y 15)

Cuando hemos pasado el ecuador del campeonato cada vez parece más claro el resultado final. Si no ocurre algo importante los Red Bull son claros favoritos. En Spa volvieron a demostrar quién es quien. Los demás no parecen tener una solución inmediata para imponerse a los coches azules.

## Brno e Indianapolis + Stoner

(Págs. 12-13)

En Brno Stoner. En Indianapolis Stoner. Stoner suma y sigue. En EEUU se produjo el primer triplete en la categoría de Moto2 para los pilotos españoles. Estamos ante un final de campeonato emocionante donde todo puede pasar. En 125 y en Moto2 los españoles están fuertes. En MotoGP tendrán que mejorar mucho.



**Novedades y pruebas:** Chevrolet Aveo y Orlando (Pág. 4) -  
Toyota Prius HSD (Pág. 6) - Volkswagen Crafter (Pág. 9)

# MultiserviCar

## Tenerife

Taller de CARROCERÍA MULTIMARCA

LE OFRECEMOS EL SERVICIO QUE USTED NECESITA

COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

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

## El motociclismo también sufre las consecuencias de la situación

# Arranca la segunda parte de la temporada

Llega septiembre. Y con ello la recta final de todos los campeonatos. Si a nivel mundial se nota una cierta recesión en todos los aspectos, los campeonatos nacionales, regional y provinciales se resienten mucho más. Y no nos engañemos, aún estamos en caída libre, porque lo peor está por venir.

Siempre es triste tener que pensar así y escribir, pero la realidad es esta y tenemos que afrontarla. Desde todos los frentes debemos trabajar para que las pruebas que res-

ten se saquen adelante. Y no será tarea fácil. Salvo el motocross, en canarias el resto de disciplinas han sufrido un recorte muy importante y las posibilidades de sacar pruebas adelante son muy complicadas. La recaudación de las inscripciones no dan a veces ni para pagar la ambulancia, por lo que todo se convierte en pérdidas. Los recortes presupuestarios de los organismos públicos tienen su primer escalón en el motociclismo, así que las subvenciones apenas existen. Pero no por ello debemos tirar la toalla, estas son

las nuevas circunstancias con las que debemos trabajar en los próximos años, de ahí que la idea única para sacar estos proyectos adelante es el esfuerzo de todos. Y digo todos, porque no puede ser que solo unos pocos sean los que tiren del motociclismo canario.

Son muy notorios los esfuerzos de la Federación Tinerfeña para que cada prueba se celebre y no se aplacen o suspendan. Y esto tendrá un fin. Una federación sola no puede llevar todas las especialidades y todas las carreras de

canarias. Supongo que el resto de federaciones son conscientes de esta situación y empezarán a aportar algo más, porque cuando la tinerfeña "afloje" nos hundiremos seguro.

Cada vez son menos los pilotos y las personas que se vinculan a esta actividad, los posibles patrocinadores ya han cerrado sus puertas a este deporte, y los medios andan con muchos problemas de espacio y tienen prioridades. Pero algunos seguimos, y me cuento entre ellos. Otros ponen solo la cara en los momentos de

gloria, pero ahora es cuando mas apoyo necesitamos, ahora es el momento de buscar ese trocito de papel para colocar las noticias del motociclismo, y sobre todo las buenas, no las desgracias que esas ya salen en primera página siempre.

Espero y deseo que las circunstancias no empeoren y al menos se mantengan para así acabar la temporada con un aprobado.

Animo y adelante, que podemos.

Yiyo Dorta

## Con los ojos cerrados

# Chollos peligrosos

Últimamente proliferan en esta autopista informática, que es la red, páginas de segunda mano ó similares y por supuesto el que desea conseguir la moto ó coche de su vida la sigue habitualmente esperando ese anuncio que le alegre la existencia.

Yo, personalmente, estoy como loco intentando encontrar una joya en concreto, inglesa para más señas, y del año 1937. Me da igual el estado, preferiblemente para restaurar por lo de abaratar costes y sobre todo, y más importante, por la satisfacción de restaurarla uno mismo. Pues hace unas semanas aparece

en segunda mano ese anuncio que tanto deseaba. Preciosa, radiante y en perfecto estado, con papeles al día e ITV en vigor.

Me pongo en contacto con el vendedor por correo electrónico, pues su teléfono no aparecía en el anuncio, y me comenta que es italiano, que hace algunos años que está en España y que no le compensa por el papeleo llevarse a llevarla a cualquier mecánico y desplazarnos a tráfico para verificar el estado de los papeles. Le contesto que estoy interesado y me responde que él no quiere dinero por ade-

lantado pero para verificar que tengo el dinero, lo deposito en una cuenta de correo a su nombre. Le digo que perras por adelantado ni una y que yo me desplazo a ver la moto con los 3000€ que pedía. (Por una moto por la que he llegado a ofrecer 9000€ en una feria de vehículos clásicos, obviamente menos de los 16000€ que pedía el vendedor.)

Total que el individuo ha desaparecido por completo. Lo comento con un amigo que me propone contactar con él mostrándole interés por la misma moto. Sobre la marcha recibe contestación idéntica a excepción de que en este caso

le dice que es belga...

Pues esto se está haciendo muy habitual, prácticamente todos los días sale una estafa en las páginas comentadas, sin ir más lejos una BMW K1.300 Full, con 3.800 kms por 2.950€, una Mv Augusta Brutale con 5.600 kms por 3.000€ ó una Ducati 848 del 2.010 con 872 kms en 4.000€. 4.000 € que pagó un chico del norte de la Isla, cumpliendo su ilusión de poseer una italiana de excepción, con el añadido de que, con las prisas para reunir el dinero, malvendió su Honda CBR 600RR, con 16.000 kms y cargada de extras por 3000, quedándose sin su querida moto y por supuesto sin su di-

nero. Él me comentaba hace apenas 3 días que aunque se lo advirtieron no lo quiso aceptar pues "el calandraca", le dio todo tipo de garantías, enviándole fotos y documentación escaneada de la ficha técnica. Resulta que la matrícula existe en Ourense y puesto en contacto con su propietario ni la vende ni sabe nada de eso. Las fotos son tomadas en una salida de domingo, en la parada de un restaurante que frecuentan.

Por tanto dejemos que nos guíe la razón. Y el corazón solo para mantenernos vivos.

Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

## ¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

Haznos llegar tu punto de vista, con tu opinión nos ayudarás a mejorar.  
[redaccion@informamotor.com](mailto:redaccion@informamotor.com) tendrás noticias nuestras.

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: [josedelariva@informamotor.com](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, Guillermo Pimiento y Beatriz de la Riva

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

## Breve diccionario de automoción

# Para entendernos y no perdernos

Hoy en día tenemos muchos términos técnicos, siglas y acrónimos utilizados en el mundo de la automoción que se emplean habitualmente para la definición y descripción de componentes, partes, elementos, accesorios y dispositivos de los vehículos, y demás mundo del motor.

Para entendernos y no perdernos en el taller o hablando con nuestros amigos de la tecnología de nuestros vehículos, sirva este breve diccionario con los términos más comunes en automoción.

**A.C.:** Siglas de “Alternating Current”, o corriente alterna.

**ABC:** Siglas de “Active Body Control” o control activo de la carrocería utilizado por Mercedes en sus vehículos más prestigiosos. Un sistema electroneumático permite ajustar la dureza de los muelles de la suspensión y en combinación con el ajuste de la dureza de los amortiguadores evita de forma eficaz el balanceo de la carrocería en los apoyos fuertes en curva.

**ABS:** Siglas de “Anti Blockier System”, o “Anti-Lock Brake System”, sistema de frenos antibloqueo. Sistema electrónico capaz de detectar si alguna rueda está a punto de bloquearse y regular la presión en el circuito de frenado para evitar el bloqueo.

**ACC:** Control Autónomo/Activo/Adaptativo de la Velocidad de Crucero. Sistema que mantiene una velocidad y una distancia de seguridad constante con respecto al vehículo que circula por delante.

**ACEA:** Siglas de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles. Entre sus funciones se encuentra la determinación de los estándares de calidad para la clasificación de los aceites utilizados en los vehículos europeos. La nueva clasificación de aceites reemplaza a la antigua **CCMC**: A para motores gasolina de turismos, B para motores diesel de turismos, C para motores diesel de vehículos industriales.

**ADAS:** Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor diseñados para evitar errores durante la conducción. El sistema de aviso de cambio involuntario de carril y el sistema de detección de la presencia de vehículos en el ángulo muerto constituyen algunos ejemplos de este tipo de sistemas.

**AGR:** Siglas de “Exhaust Gas Recirculation” o del sistema de recirculación de gases de escape en su denominación alemana.

**AIRBAG:** Bolsa de aire plegada situada dentro del volante o en los guarnecidos del vehículo que, en caso de impacto violento o de vuelco, se infla instantáneamente para interponerse entre el ocupante y el interior del vehículo y amortiguar, en la medida de lo posible, cualquier posible impacto.

**ALCOLOCK:** Alcohómetro instalado en el vehículo que impide el arranque si detecta alcohol en la sangre.

**ASR:** sistema que regula la fuerza de tracción transmitida a las ruedas, para evitar que patinen.

**BAS:** Sistema de Asistencia a la Frenada. Dispositivo que detecta cuándo el conductor realiza una frenada de emergencia y aplica la máxima presión sobre los frenos para reducir todo lo posible la distancia de frenado.

**BLIS:** Aviso de ángulo sin visión. Informa al conductor de que hay un riesgo (vehículo difícil de apreciar) en la zona de retrovisión.

**CAS:** Sistemas para Evitar Colisiones que advierten al conductor del riesgo de colisión mediante avisos sonoros o visuales, pueden llegar a activar los frenos del vehículo de modo autónomo.

**DDS:** Detección presión neumáticos.

**DSR:** informa e indica al conductor que hay que “mover el volante en una determinada dirección” para corregir un derrapaje. Está combinado con el ESP.

**DUMMY:** Maniquí utilizado en las pruebas de choque y que representa a personas

de distinta complejidad física, desde bebés hasta adultos de cerca de cien kilogramos. Los dummies incorporan sensores en su interior capaces de determinar el riesgo de lesión en diferentes zonas del cuerpo.

**EBL:** Sistema luminoso de frenado de emergencia. Informa al vehículo posterior que nuestro vehículo está frenando fuertemente por lo que existe riesgo de alcance.

**ECU:** “Electronic Control Unit”, es un procesador electrónico que actúa con base en la información facilitada por una serie de sensores.

**ECVT:** Son las iniciales que indican una transmisión automática de variación continua. Se trata de cambios automáticos que se suelen emplearse en vehículos pequeños. Este tipo de transmisión tiene una gama infinita de relaciones y no da saltos como en los cambios tradicionales. Una computadora electrónica procesa la velocidad del vehículo y el régimen de revoluciones del motor con el fin de elegir en cada momento los cambios más adecuados, para que el rendimiento y los cambios sean óptimos.

**Ecuilizador:** Se utiliza en los aparatos de sonido estéreo para modificar el sonido y destacar un tono deseado.

**EDC:** “Electronic Diesel Control” o sistema de control de envío de diesel, se emplea en los motores de última generación. Este mecanismo permite eliminar algunos elementos mecánicos de la inyección, así como la conexión directa entre el pedal del acelerador y el conjunto que regula la bomba de inyección. Permite gestionar la alimentación del motor diesel de manera óptima en cada momento (la computadora está conectada a una serie de sensores) y limita las emisiones de gases, así como el consumo, sin que el rendi-

miento se vea afectado.

**Efecto RAM:** O efecto ariete. Se define así el aprovechamiento de la corriente de aire que recibe frontalmente un vehículo, debido a su avance, para favorecer el llenado de los cilindros. Dicha corriente es canalizada hacia el sistema de admisión y utilizada como el aire de la mezcla. Este sistema es utilizado en autos deportivos.

**EGR:** “Exhaust Gas Recirculation” es la recirculación de gases de escape que se utiliza en algunos propulsores con el fin de reducir las emisiones contaminantes.

**Eje:** Barra que se inserta en un cuerpo que gira alrededor de ella describiendo una circunferencia.

**Eje de transmisión:** O Cardán. Es el eje que une el secundario de la caja de cambios con el mecanismo diferencial o con el puente trasero. Su misión es la de transmitir el movimiento desde la caja de cambios al eje trasero, se utiliza en los automóviles de motor delantero y tracción a las ruedas traseras.

**Eje intermediario:** Es el eje que pone en contacto el primario y el secundario de una caja de transmisiones para efectuar los cambios o reducciones de las velocidades.

**Eje primario:** En una caja de cambios, es el eje que recoge el movimiento procedente del motor.

**Eje secundario:** Por éste sale el movimiento de la caja de cambios hacia la transmisión, tras haberse efectuado la baja de revoluciones (reducción de giro) en el interior de la caja de cambios.

**Eje trasero autodireccional:** Tipo de eje montado sobre fijaciones elásticas que permite pivotar a las ruedas traseras en ambas direcciones gracias a la fuerza provocada por el apoyo del coche en curva. Con este

efecto, las ruedas traseras se orientan según el radio de giro del coche, mejorando su comportamiento final a alta velocidad se asemeja al de un automóvil 4WS, pero sin ofrecer las ventajas de este último en maniobras a poca velocidad. Véase también cuatro ruedas directrices **-4WS**.

**Electrodo:** Extremo de un cuerpo conductor en contacto con un medio del que recibe o al que transmite una corriente eléctrica. En una bujía, es cada uno de los polos por los que debe pasar o saltar la corriente.

**ESP:** Programa Electrónico de Estabilidad ayuda a evitar pérdidas de control de la trayectoria del vehículo durante maniobras evasivas o en zonas con baja adherencia entre la calzada y el neumático. También se utilizan otras siglas como DSC, VDC, DSTC, ESC...

**GPS:** Sistema de Posicionamiento Global que permite averiguar la posición de un vehículo —o, en general, de un receptor GPS— sobre la esfera terrestre y mostrarla sobre un mapa digital.

**HAS:** Asistente para arranque en cuesta. Facilita el arranque cuesta arriba sin que el vehículo se desplace hacia atrás.

**HMI:** La expresión “Interfaz Hombre-Máquina” hace referencia al modo en que las personas interactúan con el vehículo y sus sistemas. La interacción entre el conductor y el vehículo puede ser verbal, mediante pantallas táctiles, botones o interruptores, etc.

**HUD:** “Head-Up Display” expresión que podría traducirse al castellano como “Pantalla de Cabeza Levantada” evita tener que bajar la cabeza para leer información en el cuadro de instrumentos. El HUD proyecta la información básica sobre el parabrisas a la altura aproximada de los ojos.

**IDIS:** Sistema Inteligente de Información al Conductor determina a través de sensores en los pedales, el volante, los intermitentes y el limpiaparabrisas cuándo el conductor



Un conjunto de siglas, como si fuera una sopa de letras, que conviene conocer.

## Para la provincia de Tenerife

# Rahn nuevo distribuidor Chevrolet

- Desde el pasado mes de agosto el Grupo distribuirá la marca en la provincia de Tenerife

- Rahn suma una nueva marca a su red de distribución y refuerza su posición en las Islas

- Supone una gran satisfacción para el Grupo que una de las marcas de General Motors haya confiado en Rahn

El Grupo Rahn reafirma su liderazgo en las Islas Canarias tras convertirse en el nuevo concesionario oficial de la compañía estadounidense Chevrolet para la provincia de Tenerife. De esta forma, el Grupo inicia una nueva etapa que le permitirá crecer, afrontar nuevos retos y objetivos, así como la posibilidad de acercarse a nuevos públicos.

Juan Vilella, Presidente del Grupo Vilella Rahn, ha destacado que *“es una gran satisfacción para el Grupo que*



Las actuales instalaciones del Grupo Rahn en La Laguna, El Trompo y Las Chafiras acogerán los nuevos modelos Chevrolet.

*una marca como Chevrolet haya confiado en Rahn para su comercialización en la provincia de Tenerife”.* También ha añadido que *“el Grupo espera una muy buena acogida por parte del público canario, gracias al gran atractivo que presentan los automóviles Chevrolet, y también, a to-*

*das las garantías de una empresa como General Motors”.*

Por su parte, Juan Manuel Lumbreras, Presidente y Consejero Delegado de Chevrolet España se ha mostrado plenamente convencido de la capacidad del Grupo Rahn para representar a la firma en la provincia tinerfeña: *“La*

*calidad en el servicio, tanto de venta como postventa, así como el gran conocimiento del mercado canario que posee Rahn, han sido claves para elegir a este Grupo como distribuidores de Chevrolet en Tenerife”.*

Según Gartzten Aurtenetxe, Director General del Grupo

Rahn, *“la incorporación de Chevrolet va en línea con el cumplimiento de lo anunciado el pasado mes de enero, cuando Rahn expresó su voluntad de añadir nuevas marcas.”* Este hecho forma parte del Plan Estratégico del Grupo, en el que están contemplados amplios programas de lanzamientos y renovaciones, y responde a la buena evolución de las distintas marcas representadas durante el pasado año y el inicio de 2011.

Las actuales instalaciones del Grupo situadas en La Laguna, El Trompo y Las Chafiras acogerán los nuevos modelos de Chevrolet.

Además de ofrecer los nuevos servicios de venta y postventa de Chevrolet, el Grupo Rahn también es concesionario oficial de otras firmas de automóviles de referencia como Hyundai, Mercedes-Benz, Mitsubishi o SEAT.

Redacción

## Obtienen las 5 estrellas EuroNCAP

# Chevrolet Aveo 5p y Orlando

El Programa EuroNCAP (European New Car Assessment) ha publicado los últimos resultados de las evaluaciones de seguridad realizadas en vehículos. Tanto el nuevo Chevrolet Aveo de 5 puertas y el monovolumen Orlando de siete plazas han obtenido la máxima calificación: cinco estrellas.

Según EuroNCAP, el Chevrolet Aveo de 5 puertas obtuvo 85 puntos de un total de 100, lo que le sitúa entre los mejores del segmento. El Chevrolet Orlando recibió también la máxima puntuación otorgada por EuroNCAP con 80 puntos de 100.

En las áreas clave de protección de ocupantes adultos e infantiles, el nuevo utilitario de Chevrolet, el Aveo, obtuvo un 95 y un 87 por ciento, respectivamente, sobre la calificación máxima posible. Por otra parte, el Chevrolet Or-

lando obtuvo un 95 por ciento en protección de ocupantes adultos, y un 79 por ciento en protección de ocupantes infantiles.

“Tanto el monovolumen familiar Orlando como el Aveo de 5 puertas proporcionan unos niveles de seguridad formidables”, declaró Wayne Brannon, Presidente y Consejero Delegado de Chevrolet Europa. “Las cuestiones de seguridad son muy importantes para nosotros, y estamos encantados de que nuestros vehículos hayan obtenido la máxima calificación europea”.

El Aveo está equipado con seis airbags de serie conectados al módulo de detección y diagnóstico, situado en la línea central del vehículo. Además está equipado con un sistema de fijación del asiento infantil. En cuanto a los sistemas de seguridad activa, el vehículo incorpora: control elec-

trónico de estabilidad ESC, control de tracción, y frenos ABS de cuatro canales con reparto electrónico de frenada EBD y asistente de frenado de emergencia. Entre otras prestaciones de serie en el Aveo se encuentran el asistente de arranque en pendiente ‘Hill Start Assist’, (que elimina el retroceso en arranque en pendientes) y control de velocidad con avisador.

También el Orlando incorpora seis airbags de serie y anclajes ISOFIX para los asientos de los niños, y su tecnología de detección de impactos asegura que en caso de choque, las puertas se desbloqueen automáticamente. Como prestaciones de serie el monovolumen Orlando incluye frenos ABS, reparto electrónico de frenada EBD y asistente de frenado de emergencia y control electrónico de estabilidad ESC y control

de tracción. Sus estructuras de seguridad se basan en las del Chevrolet Cruze Sedán, que también obtuvo la calificación de cinco estrellas de EuroNCAP.

El Chevrolet Orlando salió a la venta en Europa a principios de 2011, y el Aveo en primavera de 2011. Ambos vehículos forman parte de la oleada de nuevos lanzamien-

tos de Chevrolet en 2011, año en que se cumple el centenario de la marca. En Europa se han lanzado también el nuevo Captiva, el Cruze de 5 puertas, el Camaro Coupé y Cabrio, el Corvette Grand Sport, y el varias veces galardonado Volt, el coche eléctrico de autonomía extendida de Chevrolet.

Redacción



La calificación EuroNCAP supone una garantía importante para los modelos.

(Viene de la pág. 3)

## Breve diccionario de automoción (cont.)

# Para entendernos y no perdernos

está concentrado en alguna de las tareas propias de la conducción y retiene las llamadas de teléfono entrantes o cualquier otra información periférica generada por el propio vehículo hasta que se reduzca la carga mental del conductor.

**ISA:** Adaptación Inteligente de la Velocidad hace referencia a un sistema capaz de averiguar el límite de velocidad existente en el punto en el que se encuentra el vehículo e informar de dicho límite al conductor. Algunos sistemas ISA son capaces de impedir que el límite sea excedido.

**ITS:** Sistemas de Transporte Inteligentes donde se engloban todos aquellos que utilizan la información y las telecomunicaciones para mejorar la fluidez del tráfico y su seguridad. Algunos sistemas ITS están basados en la infraestructura o la vía, como los paneles de mensaje variable, mientras que otros están

basados en el vehículo, por ejemplo, los navegadores de conducción.

**IVS:** Sistemas Inteligentes de Vehículos, en el futuro el vehículo intercambiará información tanto con la vía como con otros vehículos, lo que repercutirá en la mejora de la gestión del tráfico y en el aumento de la seguridad vial.

**LDW:** Sistema de alerta del cambio involuntario de carril está dotado de sensores capaces de identificar las líneas de la calzada y detectar cuándo el vehículo está saliéndose de su carril de forma no intencionada.

**Limitador de esfuerzo:** El cinturón de seguridad tiene como misión sujetar al ocupante para evitar que se golpee contra el interior del habitáculo o contra otros ocupantes. Sin embargo, dicha sujeción no debe ser excesivamente rígida puesto que ello podría, en el peor de los casos, causar

lesiones. La propia cinta del cinturón introduce ya un cierto nivel de flexibilidad, al estirarse durante las colisiones. Además de la elasticidad propia del tejido con el que está fabricada la cinta, los modernos cinturones de seguridad están dotados de elementos que limitan el esfuerzo que el cinturón de seguridad ejerce sobre el cuerpo de los ocupantes, reduciendo de este modo el riesgo de lesión.

**Pretensores del cinturón de seguridad:** Elemento, generalmente pirotécnico o mecánico, que tensa el cinturón de seguridad al inicio de una colisión, eliminando la holgura o exceso de cinta y ayudando a sujetar con mayor suavidad y efectividad a los ocupantes.

**PRE-SAFE:** Informa al conductor, al tiempo que prepara el vehículo, de que la colisión es inevitable. **RABS:** anti-bloqueo de las ruedas traseras (Ford).

**RCA:** retraso en el cierre de admisión.

**RCE:** retraso en el cierre de escape.

**RPM:** revoluciones por minuto.

**RWAL:** antibloqueo de las ruedas traseras (GM).

**RWD:** propulsión trasera

**Seguridad activa o primaria:** Características del vehículo que ayudan a prevenir accidentes. Los frenos y el ABS, el control de estabilidad, los amortiguadores, el sistema de dirección, los faros, etcétera, son todos ellos sistemas básicos de seguridad activa.

**Seguridad pasiva o secundaria:** Capacidad del vehículo de proteger a sus ocupantes en caso de choque o vuelco. La seguridad pasiva se basa en un habitáculo de pasajeros indeformable y en zonas de deformación programada situadas en el frontal, en el lateral y en la parte trasera del vehículo. Las zonas deformables son las

encargadas de absorber parte de la energía del impacto.

**Seguridad terciaria:** Elementos que contribuyen a minimizar las consecuencias finales de las lesiones. El sistema de llamada de emergencia, el interruptor eléctrico para desconectar la batería en caso de colisión, evitando incendios, o el desbloqueo automático de las puertas para facilitar el rescate de ocupantes o víctimas son algunos ejemplos.

**WHIPS:** Abreviatura del sistema desarrollado por Volvo denominado "Whiplash Protection System", o "Sistema de Protección frente al Latigazo Cervical", consistente en un asiento que, en caso de alcance trasero, cede y se reclina de manera controlada para recoger con mayor suavidad el cuerpo del ocupante y reducir el riesgo de lesión cervical.

José Antonio Fernández

## Nuevo convenio de Femete con la asociación Ascardte

# Reciclaje y descontaminación de vehículos

**Acuerdo para recoger y reciclar vehículos fuera de uso de los talleres.**

**Nuevo convenio de Femete con la Asociación de Centros Autorizados de Reciclaje y Descontaminación de la provincia.**

La patronal del metal y nuevas tecnologías de la provincia tinerfeña, Femete, ha firmado un nuevo convenio de colaboración con la Asociación de Centros Autorizados de Reciclaje y Descontaminación de Santa Cruz de Tenerife, Ascardte, para la recogida, tratamiento y reciclaje de vehículos fuera de uso que generen los talleres de reparación de automóviles o los empresarios de compraventa.

Este servicio, que será gratuito para las empresas o autónomos asociados, gestionará la retirada del coche de las instalaciones donde se encuentre para su posterior proceso de descontaminación y reciclaje,

remitiendo previamente al titular del vehículo un requerimiento civil, solicitando también a la Jefatura de Tráfico la incoación del procedimiento necesario, así como tramitando la baja definitiva, además del certificado de destrucción correspondiente.

Según la Ley de Seguridad Vial, los propietarios o titulares de recintos privados, como talleres, garajes, campas, solares, etc., podrán solicitar de la Administración que aquellos vehículos que, como consecuencia de una avería o accidente, no hubieran sido retirados en un plazo de 2 meses, puedan comenzarse los trámites para, posteriormente, ser trasladados a un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT).

El acuerdo, que estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2012, prorrogable, lo suscribieron el presidente de Femete, José Luis García Martínez, y el presidente de Ascardte,

Manuel Hilario Pérez Campos. Actualmente, dentro de la mencionada asociación se encuentran las siguientes em-

presas de la provincia: Autos Desguaces Geneto, María Candelaria Fernández García, Desguaces Insulares, Carmelo

Esteban Ramos García, Pérez Hernández e Hijos, Desguaces Cabello y Desguaces Tenerife.

Redacción



José Luis García Martínez (a la derecha) y Manuel Hilario Pérez Campos tras la firma del acuerdo.

## El monovolumen estará presente en el próximo Salón de Frankfurt

# Toyota Prius + Hybrid Synergy Drive

El Prius + es el primer vehículo que ofrece a los clientes europeos la versatilidad de sus siete plazas combinada con una tracción híbrida completa.

Como sugiere su propio nombre, el Prius + ofrece un incremento significativo en su espacio interior y en el alojamiento de sus pasajeros. Este monovolumen es 155 mm más largo, 30 mm más ancho y 85 mm más alto que el Prius estándar. La distancia entre ejes también ha sido ampliada en 80 mm, haciendo posible el alojamiento de los pasajeros en sus tres filas de asientos.

La adopción de una tercera fila de asientos ha sido posible gracias al rediseño y a la reingeniería del sistema de propulsión Hybrid Synergy Drive (R). Cuenta con una batería de ion-litio muy compacta que ahorra espacio respecto a otros vehículos y que

ha sido instalada bajo la consola central del vehículo entre los asientos delanteros. Esta última innovación maximiza el espacio interior, ofreciendo una solución de compromiso para pasajeros y espacio carga.

Como ocurre con el resto de la tecnología híbrida de Toyota, la nueva batería ha sido diseñada para lograr los máximos estándares de durabilidad y confiabilidad que permitan alargar la vida del vehículo.

El vehículo cuenta con la última generación de la tecnología Hybrid Synergy Drive (R) de Toyota, que mejora el comportamiento aerodinámico y reduce el peso total del coche. La propulsión híbrida

completa ofrecerá emisiones nunca vistas en su segmento, con emisiones de CO2 por debajo de los 100 g/km y NOx y PM despreciables.

Redacción



Este modelo comenzará a comercializarse en Europa en el primer semestre de 2012

## Automotor y GC Motor distribuidores oficiales Peugeot en Canarias

# Patrocinaron el preestreno de "Super 8"



El pasado jueves, 18 de agosto, Automotor y GC Motor, distribuidores oficiales de Peugeot para Tenerife y Gran Canaria, respectivamente, patrocinaron el primer preestreno de cine en simultáneo llevado a cabo en Canarias. Para tal ocasión, Automotor y GC Motor, desplazaron una muestra representativa de Scooters al hall y salas de los cines del centro comercial Meridiano y Las Arenas. La afluencia de público durante ese día ha hecho que la acción sea considerada un éxito, pasando por Meridiano más de 2.200 personas y por Las Arenas más de 1.500. La película, Super 8, dirigida por J.J. Abrams y producida por Steven Spielberg, narra la historia de un grupo de jóvenes de un pueblo de Ohio en el verano de 1979, que son testigos de un choque de trenes catastrófico mientras rodaban una película en super 8. Cuando comienzan una serie de desapariciones irregulares y eventos inexplicables, los chicos sospechan que no fue un accidente y el jefe de policía intentará descubrir la verdad.

Redacción

Automotor y GC Motor, desplazaron una muestra representativa de Scooters al hall y salas de los cines de los centros comerciales Meridiano y Las Arenas.

# Femenino de trial. Campeona de Europa y del Mundo. Laia Sanz ya tiene su doblete

• Tras adjudicarse el décimo título europeo en el Trial de República Checa, la piloto de KH-7 se ha alzado con su undécimo mundial.

• Para completar una extraordinaria temporada, a Laia Sanz sólo le falta ganar el Trial de las Naciones, que se disputará el 17 de septiembre.

Un día después de proclamarse campeona de Europa de trial por décima vez, Laia Sanz ha vuelto a coronarse en el Trial de República Checa, esta vez como campeona del mundo por undécima vez.

La piloto de KH-7 se impuso a las británicas Emma Bristow y a Rebekah Cook, que sumaron un total de 36 y 38 puntos de penalización, respectivamente, por los 17 de la española.

Aunque la prueba (la segunda de las tres puntuables para el certamen) se disputaba en la misma región, el terreno se encontraba en condiciones muy distintas a las veces anteriores. "Las zonas de hoy eran más difíciles y como por la noche llovió, el terreno estaba embarrado y muy resbaladizo. A pesar de la dificultad, creo que he cometido más errores de los que debería, quizá porque cuando sabes que estás a punto de ganar estás más pendiente del resultado que de otra cosa y eso puede llevarte a cometer algún fallo", explica la competitiva piloto de Corbera de Llobregat.

"Lógicamente volver a ganar el mundial después de conseguir el título europeo ayer es increíble. La gente me pregunta si no me canso de ganar pero para mí es un reto seguir logrando victorias. Sigo muy motivada porque, además, las rivales han ido cambiando a lo largo de estos años y llegan nuevas generaciones con ganas de hacerlo bien. Le doy mucho valor a ganar el doblete en un año tan intenso, en el que he tenido un gran desgaste disputando el Rally Dakar, una prueba que

exige una preparación muy distinta a la del trial. Este año es sin duda el mejor de mi carrera deportiva".

## Once veces Campeona del Mundo de Trial

Para completar la temporada, a Laia sólo le falta imponerse con la selección española en el Trial de las Naciones, que se disputará en Italia el 17 de septiembre.

Con su undécimo título mundialista, la piloto catalana amplía su leyenda como

mejor motorista de todos los tiempos. Nacida el 11 de diciembre de 1985 en Corbera de Llobregat, Laia empieza a montar en moto con sólo 4 años. A los 12 disputa la primera carrera de trial y en 1997 llega su primera victoria compitiendo con chicos. En 2000 se proclama campeona de España de cadetes siendo la única chica participante y se adjudica la primera edición del mundial de féminas,

que gana ininterrumpidamente con la única excepción de 2007, cuando acaba segunda. Paralelamente, desde 2002 encadena hasta ayer diez títulos europeos de forma consecutiva, mostrándose imbatible en esta competición. En 2011 su exitosa carrera da un salto hacia adelante al debutar en el Rally Dakar, donde consigue una formidable victoria en la categoría de féminas.

Redacción



La catalana se ha convertido en un referente de la especialidad a nivel mundial.



Imágenes de la prueba celebrada en la República Checa.



Con sus dos dedos nos indica el número de campeonatos que lleva ganados. Diez europeos y once mundiales. Todo un hito.

**Reducirá este año un 2% la factura energética.**

## Seat homologada con el ISO 50.001

- SEAT dejará de emitir casi 4.000 toneladas de CO2
- Una planta de cogeneración y un acuerdo con Endesa permiten que toda la energía eléctrica que utiliza la planta de Martorell sea "verde"

SEAT ha sido reconocida por su compromiso con la sostenibilidad, la eficiencia energética y el medio ambiente con la nueva certificación ISO 50.001. La compañía automovilística se convierte así en la primera empresa española en lograr este certificado. SEAT también ha obtenido recientemente la certificación EN-UNE 16.001, el equivalente europeo a la norma internacional ISO 50.001.

El vicepresidente de Producción, Wolfram Thomas, ha recibido la certificación de TÜV Rheinland Ibérica, la empresa que ha avalado que la multinacional española

cumple con todos los requisitos en su complejo productivo de Martorell. Thomas ha subrayado que "el certificado ISO 50.001 reconoce las buenas prácticas que SEAT lleva realizando desde hace mucho tiempo. La eficiencia energética forma parte de nuestro compromiso estratégico con el medio ambiente y la sostenibilidad".

La norma ISO 50.001 la obtienen empresas que, como SEAT, disponen de herramientas que permiten la reducción de los consumos de energía, los costes financieros asociados y las emisiones de gases de efecto invernadero. Para ello, la compañía cuenta con un grupo de trabajo de gestión energética que fija metas de ahorro de energía y evalúa los resultados para establecer nuevos objetivos.

SEAT dispone, además, de un novedoso sistema de ges-

ción, Energest, que monitoriza y predice el consumo de las instalaciones de Martorell y permite adoptar acciones para optimizarlo y reducirlo. Gracias a ello, este año reducirá un 2% el consumo energético y evitará la emisión de 3.912 toneladas de CO2 a la atmósfera.

### Energía eléctrica totalmente "verde"

El compromiso de SEAT con el medio ambiente llevó a la compañía a obtener, en el año 2005, el certificado ISO 14.001, que ratifica el cumplimiento de los estándares medio ambientales. En la actualidad, esta apuesta también se extiende al origen de la energía eléctrica y el cien por cien ya es "verde". La compañía genera una parte de la energía que necesita para el funcionamiento de su actividad a través de una planta de cogeneración instalada en el recinto de

Martorell desde el año 1993 y, según un acuerdo firmado con Endesa en 2010, recibe el resto de fuentes energéticas renovables y de cogeneración de alta eficiencia.

Por otra parte, SEAT ha puesto en marcha este año el proyecto SEAT al Sol, la mayor instalación fotovoltaica

sobre cubiertas de España y una de las mayores de Europa. En la actualidad, están en funcionamiento las primeras fases del proyecto que, una vez concluya, prevé contar con una potencia superior a 10 MW, lo que contribuirá a la reducción de 6.200 toneladas de emisiones de CO2.

Redacción



Seat recibe la certificación internacional ISO 50.001 en eficiencia energética.

**Por séptimo mes consecutivo**

## Seat sólido líder de ventas en España

- SEAT, sólido líder del mercado español de automóviles

- SEAT también ha sido la marca más vendida en el mes de julio

- El Ibiza y el León entre los tres modelos más vendidos este mes

- El "Plan SEAT E" continuará vigente durante el mes de agosto

Por séptimo mes consecutivo, SEAT continúa con su firme liderazgo de ventas en el mercado español de automóviles. Con un total de 48.505 unidades vendidas, SEAT reafirma su posición como marca más vendida.

De esta forma, el Ibiza se ha situado como el segundo modelo más vendido en nuestro país en estos primeros siete meses del 2011 y el León, por su parte, como el octavo. Cabe destacar también la posi-



Mecánica, diseño y una relación calidad/precio son factores importantes en el éxito de ventas de la marca española.

tiva evolución en las ventas de modelos como el Altea, Exeo y Alhambra, convirtiendo a SEAT en la única marca que

sitúa a toda su gama de modelos entre los cinco modelos más vendidos en sus respectivos segmentos.

Asimismo, durante el pasado mes de julio, SEAT además de ser la marca líder, ha situado al Ibiza y al León como

segundo y tercer modelo más vendido este mes en nuestro país, según los datos hechos públicos hoy por las asociaciones de fabricantes (Anfac) y de vendedores (Ganvam).

Por su parte, el "Plan SEAT E" puesto en marcha en el mes de junio, continuará en vigor durante el presente mes de agosto. Hay que recordar que gracias al "Plan SEAT E", el cliente particular se beneficia de un descuento 1.200 euros adicionales a las habituales ofertas comerciales de cada modelo por la entrega de un VO de más de 8 años o 160.000 kilómetros. Con esta atractiva acción comercial, SEAT está ayudando a revitalizar el mercado de particulares y propiciar el rejuvenecimiento del parque de vehículos en nuestro país.

Redacción

# Motores más potentes, ahorro de combustible y mayor carga útil

## Presentación de la Volkswagen Crafter

La nueva Volkswagen Crafter llega a Canarias con una profunda renovación en sus motores que la convierten en un referente dentro de su segmento, gracias a aspectos tan importantes como el consumo, el par motor y las emisiones. La nueva Crafter se presenta con un restyling que acerca su diseño al resto de modelos de la gama, donde predominan las líneas horizontales y un nuevo frontal. Los principales cambios se observan en las mejoras mecánicas encaminadas a reducir el consumo y mejorar las prestaciones del vehículo.

Volkswagen Comerciales ha conseguido cumplir con objetivos normalmente contrapuestos, al reducir los consumos de la nueva Crafter en hasta 3,6l/100km al tiempo que aumenta las prestaciones y la carga útil del modelo. La renovación del modelo viene acompañada de una reducción de precios de hasta 2.150 € y un aumento del periodo de garantía mecánica de un año. La Nueva Crafter está disponible en hasta cuatro potencias según los modelos: 109, 136, 143 y 164 CV.

### Nuevo diseño

El nuevo e impactante frontal de la Crafter irradia fuerza y modernidad, manteniendo la filosofía de diseño de los últimos modelos de la marca. Gracias a ello, la nueva Crafter posee un aspecto en consonancia con los mo-

delos del fabricante alemán, Caddy, Amarok y Transporter, modelos que han ido cambiando su imagen a lo largo de estos años, y que con la nueva Crafter, el fabricante alemán da por finalizada.

Los cambios en el interior también son notables, como en su espaciosa cabina, que ofrece el máximo confort gracias al nuevo cuadro de instrumentos con indicador de cambio de marcha de serie. También se ha mejorado la calidad de los materiales para las tapicerías de los asientos y otros elementos del interior. Se nota también la calidad de la nueva Crafter en su fabricación, las normas de calidad de Volkswagen incluyen una alta protección contra la corrosión, todos los puntos susceptibles de oxidarse han sido galvanizados una o dos veces.

### Incremento del par motor de hasta un 11% con menor cilindrada

La Nueva Crafter abandona los motores 2.5 TDI de 5 cilindros en favor de los modernos 2.0 TDI Common Rail ya conocidos en la Volkswagen Transporter y el Amarok. Estos motores responden a la exigencia de máxima eficiencia requerida en este sector: proporcionan una mayor potencia y fuerza de arrastre gracias al incremento del par motor de hasta un 11%. El motor de entrada de 109 CV ya ofrece resultados muy bue-

nos. Comparado con el motor anterior de misma potencia, el par motor alcanza un máximo de 315 Nm en un mayor rango: de 1.500 rpm hasta 2.250 rpm. El motor más potente de la gama, el biturbo de 163 CV, ofrece un par motor de 400Nm desde 1.800 rpm.

### Ahorro de combustible: hasta 3.6 l/100 km

El mayor par motor y la cilindrada reducida de 2.461 cm<sup>3</sup> a 1.968 cm<sup>3</sup> son factores determinantes para el menor consumo de los nuevos motores de la Crafter. Este se ha reducido entre 2,1 litros/100km (109 CV, consumo de 7,9 litros/100 km) y 3.6 litros/100 km (163 CV, consumo de 7,7 litros/100km).

Este esfuerzo deriva también en el cumplimiento de los rigurosos límites de emisiones de la normativa EURO V. Además, Volkswagen no se ha contentado en el aspecto medioambiental con cumplir solo con la normativa vigente actualmente, sino que cumple además con la norma Europea EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), la más exigente para camiones y buses, siendo el único modelo de su segmento que cumple de serie con esta norma en todos sus motores. Esto no beneficia solo al medio ambiente, sino también a los compradores de una Crafter, que pueden acceder a financiaciones y subvenciones específicas para vehículos que cumplen con esta normativa.

### Una apuesta fuerte

La apuesta de Volkswagen Comerciales por la nueva Crafter es realmente decidida, tal es así que no se han contentado con renovar profundamente el modelo. La confianza de la marca en los nuevos motores es tal, que Volkswagen Comerciales ha decidido premiar al cliente con un año adicional de garantía mecánica en este modelo, ampliando la garantía oficial hasta los 3 años.

Pocas veces la renovación de un modelo viene además acompañada de una reducción del precio, y aquí es donde Volkswagen nuevamente sorprende, siendo el precio de partida para empresas y autónomos de 20.435 €.

Redacción



La nueva Crafter es un vehículo poderoso, fiable y realmente eficiente, diseñado para los usos más exigentes.

**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**

## Rugieron los motores en la isla del meridiano XIII Subida a la Cumbre

En la encantadora isla de El Hierro tuvo lugar la celebración de la XIII Subida a la Cumbre organizada por la Escudería Hierro que tuvo que realizar un magnífico trabajo organizativo para poder desplazar tantos coches desde las diferentes islas. Hay que resaltar el esfuerzo para poner el precio de las inscripciones muy, pero que muy, ajustado. Así consiguieron esa magnífica inscripción además de dar mucho negocio a la zona.

El viernes comenzaban las verificaciones de los vehículos con una buena asistencia de público, además de entusiasmados, ya que es la única prueba de asfalto que se realiza en esta isla. Ya bien entrada la noche llegaban las últimas unidades al Puerto de la Estaca donde eran recibidos por Emi, la secretaria de la escudería, formando una caravana

para así ir todos juntos hasta el parque cerrado donde quedarían aparcados para ser verificados a primera hora del sábado.

### Entrenamientos

La primera manga de entrenamientos discurría con bastante niebla desde la mitad del recorrido espesándose por momentos aunque los coches llegaban con regularidad a la meta. El más rápido fue Zósimo Hernández haciendo valer su conocimiento del terreno ya que reside en la isla. Muy cerca de éste quedó Nicolás Mesa a tan solo 40 décimas lo que nos hacía presagiar que el bravo piloto del norte de Tenerife era firme candidato al título. En la tercera plaza llegaba Eduardo Quintero otro de los gallitos de la prueba quedando a 44 décimas de la cabeza. Detrás llegaba el otro Eduardo

aunque esta vez Alonso con un precioso M3 ya con más de 4 segundos.

En cuanto a los carrozados habría que destacar ya muy temprano las bajas de Chico Acosta por salida de pista (sin consecuencias físicas) y de Monchi que se quedaba a un kilómetro de la salida por problemas mecánicos en su Alfa.

En cuanto a las barquetas alguien que entreno y de lo lindo, Diego Rodríguez con su amigo José Manuel, daba la sorpresa marcando el mejor registro: 3:44.995 seguido de José Manuel González a 150 centésimas. En la tercera posición llegaría Jonathan Reyes que andaba enfrascado en una bonita lucha con Morales, también Jonathan. En este apartado no llegó a la meta Juan Antonio Rodríguez por salida de pista sin consecuencias.



El podio de Barquetas: 1º González, 2º Rodríguez y 3º Morales.

(Sigue en la pág. 11)



Jonathan Morales.



Diego Rodríguez.



José Manuel González.

(Viene de la pág. 10)

**Primera manga**

En la primera manga oficial aunque con algo de retraso debido a la salida del bueno de Chicho todo se preveía emocionante ya que los tiempos tan ajustados de la manga anterior así lo decían.

En cuanto a los carrozados aparecía Edgar Morales que venía de ganar las dos pruebas anteriores y que había realizado una manga anterior más que discreta y en esta paraba el crono en 4:01.098. El segundo puesto para Eduardo Alonso que mejoraba su registro anterior parando el crono a 3.256 segundos y se perfilaba como un rival a tener en cuenta. Tercero Zósimo que bajó su tiempo anterior dejando la cuarta y quinta plaza para Eduardo Quintero y Nicolás Mesa.

En barquetas José Manuel Gonzáles comenzaba a poner las cosas en su sitio dejando a Diego Rodríguez a casi 4 segundos de su tiempo. Los Jonathan seguían en su lucha por el tercer. Reyes ganaba a Morales en esta pasada.

**Segunda manga**

En esta segunda oficial Eduardo Alonso daba un golpe de mano a la clasificación consiguiendo el mejor registro dentro de los carrozados con un tiempo de 3:59.178 que le daba la victoria en la rampa herreña. Zósimo Hernández, segundo en esta manga, consiguiendo su mejor registro del día con 4:24.726 que le daría la tercera plaza final ya que no pudo mejorar el tiempo de Edgar Morales conseguido en la primera manga pues en esta tercera no llegó a meta por rotura de diferencial.

En las plazas fuera de podio estaba Cristo Padilla que

después de una excelente tercera pasada conseguía esta plaza desplazando a Eduardo Quintero a la quinta posición final ya que no pudo mejorar sus tiempos anteriores.

En cuantos a los CM, o barquetas, el rey de la montaña mantenía su primera plaza aunque no mejoro su tiempo anterior al igual que el segundo clasificado el amigo Diego Rodríguez que mantuvo plaza aunque tampoco mejoró sus tiempos. La tercera plaza sería para Jonathan Morales que arrebató esta plaza a su compañero Reyes en esta última pasada ya que fue el único que mejoró sus tiempos.

Quinto Alejandro Álvarez que sigue demostrando muy buenas maneras.

Ya en la llegada nos comentaba José Manuel González que Diego le había hecho correr de lo lindo y que no le invitaría para entrenar juntos ya que se le han pegado muchas y buenas maneras.

A su vez Diego nos decía la gratitud a su amigo José que le enseñaba varios detalles del trazado que le ayudaron a conseguir esta plaza que le dedico a José Manuel. Entre otros

Jonathan Morales nos decía que estaba muy contento por el podium conseguido ya que había estado todo el día intentando coger a Reyes y lo había conseguido en la última de las pasadas.

Agradecer a los herreños, y especial a la Escudería Hierro Sur, habernos atendido tan bien tanto a pilotos como a medios de comunicación y esperando verles de nuevo el año que viene. Eso sí, dentro del marco de regional.

Texto: Redacción  
Fotos: G. Pimienta



Eduardo Alonso.



Edgar Morales.



Zósimo Hernández.



Podio de carrozados: 1º Eduardo Alonso, 2º Edgar Morales y 3º Zósimo Hernández.



# Líderes en limpieza de vehículos Sin Agua

## Exclusivo servicio a domicilio












Delegación Ecowash Santa Cruz Centro  
Delegación Ecowash Costa Sur  
**Móvil: 637 047 118**

[www.ecowash.es](http://www.ecowash.es)

santacruzcentro@ecowash.es  
costasur@ecowash.es

[www.ecowash.es](http://www.ecowash.es)

## República Checa/Indianápolis Campeonato del Mundo de Moto GP

El verano nos dejó dos carreras en MOTO GP un tanto dispares. De la emoción y el espectáculo de la República Checa pasamos a la monotonía y el dominio aplastante de Terol, Márquez y Stoner. Parece que Nico Terol y Casey Stoner tienen mucho terreno ganado de cara al título mundial y Márquez se ha acercado considerablemente a Bradl y ya lo tiene en su punto de mira, pero aún quedan 150 puntos en juego y puede pasar de todo. Pero lo que el aficionado pide es emoción y espectáculo pero no está muy claro que esto ocurra.

### 125 c.c. VOLVIO NICO

El último año de 125 parece que nos quiere poner la emoción. Nico Terol, claro

favorito al triunfo final, volvió a pinchar en la República Checa, un pequeño tornillo de su motor le dejó sin carga para su batería y tuvo que abandonar cuando era claro favorito al triunfo y además vio recortada su ventaja en 20 puntos por parte del "segundón" Zarco. Y en Indianápolis no quiso nuevas sorpresas ni sustos, que los tuvo cuando gripó un motor en los entrenamientos. Dominó con rotundidad y se hizo con una victoria merecida pero con poca emoción. La nota brillante vino de parte de Maverick Viñales que tras un fin de semana malo logró el segundo cajón del podio y además recortando un puñado de puntos a Zarco que solo pudo ser 6º. Nico vuelve a recuperar unos puntos de ventaja y sitúa todo como hace dos carreras.



Podio de 125 en Indianápolis: 1º Terol, 2º Viñales y 3º Cortese.



Podio de Moto2 en Indianápolis: 1º Márquez, 2º Espargaró P., y 3º Rabat.



Nico Terol no acabó en la República Checa, por un pequeño problema mecánico, pero en Indianápolis no falló. Venció con rotundidad.



La cara de felicidad de Márquez, que empieza a ser habitual, es un poema.



Polucho lleva mucho tiempo intentándolo y en Indianápolis subió al podio.

### MOTO2 MARC MÁRQUEZ SE ACERCA A BRADL

Los pilotos de MOTO2 no dan tregua. En la República checa vimos la mejor carrera de toda la historia de MOTO2. Y es cierto que las ha habido brillantes pero esta superó cualquier expectativa. La lucha por los puestos de honor es cada vez más dura y son muchos los pilotos que se van sumando al título de "favorito" para la carrera. Márquez, Bradl, Iannone, De Angelis. Todos protagonizaron mil y un adelantamientos, incluso con contacto físico, que se lo digan a Márquez que acabó con el mono tocado por los dos hombros por el acoso de De Angelis. Al final un sobresaliente Iannone se hizo con la victoria por delante de Márquez, que recortó 4 puntos a Bradl que completó el podio.

En Indianápolis tuvimos una nueva exhibición del de Cervera. Márquez arrancó el fin de semana con algún problema pero fue ganando en confianza y al domingo dominó una carrera en solitario hasta la bandera a cuadros. Por su parte Bradl no lograba tener buenos resultados y una caída en los pianos metálicos le mermó mucho físicamente y partía el 22 en parrilla. Muy lejos estaba del triunfo. Al final logró una soberbia remontada hasta la 5 plaza dejando un montón de puntos para Marc Márquez. Pero lo mejor de Indianápolis fue el triplete español. Ni el mejor de los apostantes a todo o nada podía poner en sus quinielas que Pol Espargaró hiciera segundo y Tito Rabat tercero. Pero así fue. Pol vino de menos a más y consigue su cuarto podio en este circuito en cuatro años de carreras. Tito, que salió bien no puedo resistir el ataque del de Granollers, y ocupó un podio merecido y muy trabajado. 18, 20 y 22 años tienen estos tres pilotos españoles que han hecho historia en la categoría media. Nunca hubo un triplete español y por fin se consiguió. Marc da un paso de gigante y se coloca a 28 puntos de Bradl. El título puede caer en sus manos, aunque el alemán no parará en su empeño de ser lo que su padre no logró: campeón del mundo.

(Viene de la pág. 12)



Pedrosa, en Indianápolis, estuvo unas vueltas en cabeza hasta que el australiano puso la directa y se escapó.

Podio de MotoGP en Indianápolis: 1º Casey Stoner, 2º Dani Pedrosa y 3º Ben Spies.

### MOTO GP STONER MAS LIDER

Stoner y Lorenzo son los dos nombres propios de estas dos carreras. En la republica checa estaba presente Pedrosa como favorito pero se cayó en la primera vuelta cuando iba primero. A esto añadimos

un error de elección de neumático por parte de Lorenzo, todo se puso a favor de Casey Stoner. El piloto australiano se queda sin rivales en pista y ganó con claridad en Checa. En Indianápolis volvió a ser el más rápido y su vuelta a vuelta dejaba muy claro que salvo un error ganaría con cla-

ridad. Y lo hizo de principio a fin. Solo pedrosa estuvo unas vueltas delante hasta que el de la tierra de los canguros puso la directa y se escapó. Rotundo triunfo y 44 puntos de ventaja que casi le dan el campeonato mundial por segunda vez. Lorenzo nuevamente con problemas de reglajes se tuvo

que conformar con la 4ª plaza. La segunda fue para Pedrosa y tercero un Ben Spies que partía como candidato a disputar la victoria pero una mala salida y un toque con Dovizioso le obligaron a remontar desde muy atrás. La nota más interesante la puso Valentino Rossi que partía desde el puesto 14 y

gracias a una serie de caídas y retirada acabó el 10º pero muy lejos de la cabeza. En Ducati no encuentran la fórmula que llevó a Stoner a ser campeón del mundo con esta moto.

En Italia volveremos a ver a un Rossi en casa.

Texto: Eva Ávila  
Fotos: Redacción



Stoner, que está imparabile, venció tanto en la República Checa como en Indianápolis. Tiene muchas posibilidades de acabar la temporada como campeón del mundo.

# La carrera de Spa fue una copia de las muchas celebradas en 2011 Gran Premio de Bélgica Shell de F1

Impresionante la salida de Rosberg que se pone primero. Fernando Alonso, magnífico, se coloca cuarto. Alguersuari, que había conseguido salir en sexta posición, tras un toque se ve obligado al abandono tras ser embestido por Bruno Senna. Pelea entre Hamilton y Alonso que se atacan por la cuarta posición en la segunda vuelta. Rosberg sigue en cabeza. Massa consigue mantener la tercera plaza tras Vettel.

Cuarta vuelta: Vettel, Rosberg, Massa, Alonso, Hamilton. Alonso que se desespera porque Massa no pasa a Rosberg, ataca a su compañero y pasa a segunda posición. Alonso se pone primero tras adelantar a Rosberg en la salida de Eau Rouge, con clara ayuda del DRS. Hamilton tiene problemas con los neumáticos pero intenta adelantar a Rosberg y ponerse segundo.

Fernando Alonso, octavo en la clasificación del sábado, estuvo en la lucha pero al final fue superado con demasiada facilidad por Webber y por Button que remontó desde el puesto trece. Igualmente sobresaliente la carrera de Pastor Maldonado que remontó once puestos acabando décimo.

Carrerón de Michael Schumacher que partiendo desde el puesto veinticuatro consiguió acabar por delante de Nico Rosberg que tuvo un buen inicio de carrera pero poco a poco se fue apagando.

## Bueno, bla, bla ,bla...

El campeonato del mundo de F1 de 2011, cuando se han disputado la mitad de las pruebas, se ha convertido en un monólogo aburrido. Los Red Bull están sencillamente muy por encima de todos los demás, luego los McLaren y después los demás. Ferrari que, como españoles nos interesa, es la marca que por tradición siempre está arriba pero este año, como continuación del pasado, y coincidiendo con el fichaje de Fernando Alonso no dan una a derechas. Estrategias equivocadas, falta de rendimiento de los monoplazas, problemas con los neumáticos y, claro, mala suerte. La mala suerte siempre llega cuando las cosas no se hacen bien.

- Ferrari tiene problemas, y lo saben, pero no son capaces de po-

(Sigue en la pág. 15)



Cuando un piloto gana carreras, parte del éxito, lo debe a un equipo fuerte que le respalda.



Un gesto que ya es muy habitual.



Jaime decepcionado. Tras ser embestido tuvo que abandonar.



Vitantonio Liuzzi único piloto de HRT que consiguió terminar la carrera.



La carrera de Spa, tras una primera curva complicada, tuvo alternativas pero al final fue dominada por los Red Bull como viene siendo habitual.

(Viene de la pág. 14)

### Gran Premio de Bélgica Shell de F1 2011

| Pos | Nº | Piloto             | Equipo               | Vtas | Tiempo      | Sali. | Ptos. |
|-----|----|--------------------|----------------------|------|-------------|-------|-------|
| 1º  | 1  | Sebastian Vettel   | RBR-Renault          | 44   | 1:26:44.893 | 1     | 25    |
| 2º  | 2  | Mark Webber        | RBR-Renault          | 44   | +3.7 segs   | 3     | 18    |
| 3º  | 4  | Jenson Button      | McLaren-Mercedes     | 44   | +9.6 segs   | 13    | 15    |
| 4º  | 5  | Fernando Alonso    | Ferrari              | 44   | +13.0 segs  | 8     | 12    |
| 5º  | 7  | Michael Schumacher | Mercedes             | 44   | +47.4 segs  | 24    | 10    |
| 6º  | 8  | Nico Rosberg       | Mercedes             | 44   | +48.6 segs  | 5     | 8     |
| 7º  | 14 | Adrian Sutil       | Force India-Mercedes | 44   | +59.7 segs  | 15    | 6     |
| 8º  | 6  | Felipe Massa       | Ferrari              | 44   | +66.0 segs  | 4     | 4     |
| 9º  | 10 | Vitaly Petrov      | Renault              | 44   | +71.9 segs  | 10    | 2     |
| 10º | 12 | Pastor Maldonado   | Williams-Cosworth    | 44   | +77.6 segs  | 21    | 1     |
| 11º | 15 | Paul di Resta      | Force India-Mercedes | 44   | +83.9 segs  | 17    |       |
| 12º | 16 | Kamui Kobayashi    | Sauber-Ferrari       | 44   | +91.9 segs  | 12    |       |
| 13º | 9  | Bruno Senna        | Renault              | 44   | +92.9 segs  | 7     |       |
| 14º | 21 | Jarno Trulli       | Lotus-Renault        | 43   | +1 Vta      | 18    |       |
| 15º | 20 | Heikki Kovalainen  | Lotus-Renault        | 43   | +1 Vta      | 16    |       |
| 16º | 11 | Rubens Barrichello | Williams-Cosworth    | 43   | +1 Vta      | 14    |       |
| 17º | 25 | Jerome d'Ambrosio  | Virgin-Cosworth      | 43   | +1 Vta      | 20    |       |
| 18º | 24 | Timo Glock         | Virgin-Cosworth      | 43   | +1 Vta      | 19    |       |
| 19º | 23 | Vitantonio Liuzzi  | HRT-Cosworth         | 43   | +1 Vta      | 22    |       |

### Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2011

| Pos | Piloto             | Nacionalidad | Equipo           | Ptos. |
|-----|--------------------|--------------|------------------|-------|
| 1   | Sebastian Vettel   | Alemán       | RBR-Renault      | 259   |
| 2   | Mark Webber        | Australiano  | RBR-Renault      | 167   |
| 3   | Fernando Alonso    | Español      | Ferrari          | 157   |
| 4   | Jenson Button      | Británico    | McLaren-Mercedes | 149   |
| 5   | Lewis Hamilton     | Británico    | McLaren-Mercedes | 146   |
| 6   | Felipe Massa       | Brasileño    | Ferrari          | 74    |
| 7   | Nico Rosberg       | Alemán       | Mercedes         | 56    |
| 8   | Michael Schumacher | Alemán       | Mercedes         | 42    |
| 9   | Vitaly Petrov      | Ruso         | Renault          | 34    |
| 10  | Nick Heidfeld      | Alemán       | Renault          | 34    |

Hasta 18 clasificados



Vettel levanta "otro trofeo más" en su exitosa campaña 2011.

ner en marcha soluciones acertadas. Fernando está tercero en la clasificación provisional del mundial pero es un espejismo. Su situación se debe a dos factores. El primero es su indudable valía. Ha tenido actuaciones en las que ha puesto mucho de lo que le faltaba a su coche. El otro factor ha sido la suerte. Gracias a que Hamilton, otro magnífico piloto, con mejor coche, se ha dedicado a sus peleas barriobajeras que no le han dado más que problemas y aún así está quinto pero ya adelantado por su compañero Button que, demostrando mucha más inteligencia, ya es cuarto. Y eso que el ahijado de Ron Dennis ha gozado siempre de una inexplicable inmunidad, tras los muchos altercados en los que se ha visto involucrado. La FIA ha dejado que "se fuera de rositas" en no pocas ocasiones considerando que lo ocurrido no era susceptible de ser castigado. Eso sí, sería punible a partir del mismo momento en que Hamilton lo cometió.

Massa es sexto, quizá un lugar acorde con la valía de lo demostrado por los coches italianos este año.

Se oye que ya están trabajando en el material para el año que viene. Pero no nos olvidemos: Los demás también hacen lo mismo. Ferrari, por tradición y prestigio no puede estar en esta situación por más tiempo. Y, ¿Qué pasará si no hay evidentes y rotundas mejoras? Seguramente, aunque tarde, empezarán a rodar cabezas. Los máximos responsables de la Scuderia están lentos. No cogen el toro por los cuernos y así nos va. En otros tiempos ya habrían puesto en la calle a un par de elementos y habrían hecho los fichajes adecuados para mantener la marca del cavallino a la altura que merece.

Mientras tanto vamos a ver lo que pasa con el resto de temporada. Parece que todo está en poder de la suerte y de lo que Fernando se pueda sacar de la chistera. Pero así y con la ventaja de los Red Bull se me antoja una segunda parte sin cambios sobresalientes.

Esperamos con impaciencia que el campeonato se iguale por el bien de la competición y el interés de los seguidores del mundial.

Texto: José de la Riva  
Fotos: RBR



Sin duda alguna los Red Bull, con Sebastian Vettel a la cabeza, tienen muchas posibilidades de revalidar el título de la pasada temporada.

## El piloto lleva cuatro carreras con el equipo Hispania Racing Team

# F1 - Entrevista al piloto Daniel Ricciardo

Llega el ecuador de la temporada 2011 de Fórmula 1. Un buen momento para hacer una parada y evaluar cómo han ido los 11 Grandes Premios que llevamos disputados. Aunque de esos 11, Daniel Ricciardo sólo haya disputado los últimos tres, su llegada al equipo fue recibida con ilusión. Dispuesto a hacer valer la oportunidad de debutar en Fórmula 1, Daniel llegó a HRT con ganas de demostrar su valía y aportar su granito de arena para que la escudería alcance sus objetivos a final de temporada. Estos tres Grandes Premios junto al equipo HRT Formula One Team han sido intensos y todavía le queda mucho que demostrar. Pero su potencial y ambición permiten esperar grandes cosas de este joven australiano de 22 años.

**¿Qué sabías de HRT antes de llegar al equipo?**

No mucho. No conocía a ningún miembro de equipo, todos eran caras nuevas para mí. Me pasé el año pasado en Toro Rosso, así que no conocía a mucha gente fuera de estos equipos. Venir aquí ha sido una experiencia nueva para mí.

**¿Cómo te han acogido?**

Han sido muy agradables. Silverstone no iba a ser fácil pero me ayudaron en todo lo que pudieron. No hubo tensión y me dejaron ir adaptándome, todo el mundo me dio la bienvenida. Vi que el año pasado hubo bastantes cambios de piloto, así que supongo que estarán acostumbrados a tener uno nuevo en el coche. Estoy agradecido.

**La primera carrera en la historia de la F1 fue en Silverstone en 1950. Tú debutaste en el legendario circuito, ¿crees que quedará tu nombre inscrito en los anales de la historia de la F1?**

Me gustaría ser recordado y ser campeón del mundo algún día y unir mi nombre a la lista de campeones. Eso sería un sueño y estoy seguro de que es lo es para todos los pilotos que llegan a la Fórmula 1. Creo que he llegado con buena edad y estoy muy motivado para que ese sea mi objetivo a largo plazo. Fue realmente especial debutar en Silverstone, con toda la historia que rodea a este circuito. Personalmente, hubiese escogido Australia como mi primera carrera, pero siempre he dicho que si no podía ser ahí, Silverstone sería el lugar idóneo.

**¿Qué consejos te han dado Colin Kolles y Geoff Willis?**

He hablado un poco con Colin, pero aún no he tenido la oportunidad de pasar mucho tiempo con Geoff. Me han dado consejos y han sido bastante concisos y realistas sobre lo que esperan de mí. Me han dejado adaptarme durante las primeras carreras sin meterme demasiada presión, pero me han dicho que ya llegará. He tenido buenos resultados en categorías inferiores, por lo que me imagino que tienen fe en que, tarde o temprano, alcance el ritmo y consiga buenos resultados, que es lo que esperan de mí. Pero por ahora no me han presionado de verdad, lo cual es de agradecer. Estoy seguro de que el equipo espera más de mí ahora en la segunda parte de la temporada, pero es un buen nivel de presión, nada que no pueda manejar, porque además yo soy bastante autoexigente.

**¿Cómo describirías tu estilo de pilotaje y cuáles son tus primeras impresiones del F111?**

Me gustan las curvas de alta velocidad, pero aún tengo que adaptarme al F111 para sacarle el máximo provecho. Tonio ha sido más rápido que

yo en los sectores de alta velocidad en las primeras carreras, y esa es una parte que se me suele dar bien, así que espero mejorar. En cuanto a mi estilo, soy bastante fino y no cometo demasiados errores; creo que piloto con bastante delicadeza. Supongo que eso es lo que me ha ayudado a llegar hasta aquí. Ahora espero encontrar ese "plus" que me diferencie de los demás y que, espero, me haga mejor que ellos.

**Tonio Liuzzi ha marcado en Canadá el mejor resultado de la corta historia del equipo en F1. ¿Crees que será un hueso duro para ti?**

Creo que el resultado en Canadá fue muy bueno. Tonio ha demostrado que es un piloto con mucho nivel y no será fácil acabar por delante de él. En Silverstone estuve bastante alejado de su ritmo, ya sabía de antemano que tardaría un tiempo en hacerme al coche, pero siempre quieres un poco más. Lo que me quedó muy claro es que tengo un compañero de equipo muy fuerte, así que voy a tener que darlo todo para intentar ponerme por delante él y conseguir el mejor resultado del equipo. No creo que pueda lograrlo gracias a la suerte, sino solo a través del trabajo duro. Tengo que absorber toda la información que pueda para convertirme en el piloto que quiero y, ojalá, ser el que consiga el mejor resultado de HRT algún día.

**Este año estás en las World Series y hasta hace poco en Toro Rosso. Ahora en HRT, un currículo impresionante para tener sólo 22 años recién cumplidos. ¿Cuáles son las dificultades para adaptarse a cada categoría y las diferencias entre un coche y otro?**

Ha sido un año a tope en el que he corrido las World Series, he rodado los viernes con Toro Rosso, he pilotado el Red Bull en los tests celebrados a finales del año pasado y ahora estoy en HRT. Me considero un privilegiado por haber po-



Daniel Ricciardo piloto de HRT.

dido pilotar tantos coches a los 22 años. No es fácil adaptarse a un coche nuevo, pero el hecho de haber cambiado de monoplaza varias veces este año me ha ayudado. Ya no tardo tanto tiempo en acostumbrarme, siento que tras la primera sesión ya estoy donde necesito estar.

En las World Series, todo va un poco más despacio que en la F1. Pero siempre que me siento en un coche, sean las World Series o la Fórmula 1, una vez que me encuentro dentro, ya estoy mentalmente preparado para lo que es el coche. No tengo que pilotarlo físicamente para recordar cómo se comporta.

**¿Cuál es tu objetivo principal para la segunda mitad de la temporada?**

Básicamente, seguir aprendiendo. Creo que eso lo conseguiré a medida que pase tiempo en el coche. Si pudiese conseguir el mejor resultado del equipo de la temporada o ganar a Tonio y los Virgin en un par de carreras, eso sería una temporada fantástica. Tengo que marcarme retos exigentes porque me ayudarán para el futuro. Creo que en las últimas carreras de la temporada, si sigo trabajando duro, podré ir a por estos objetivos.

**¿Cuáles son tus planes para el parón veraniego?**

Tengo un par de eventos a los que debo acudir en Austria e Italia. Quizás tendré cinco días libres pero, si soy sincero, creo que los pasaré entrenando. Con todos los viajes es difícil acudir al gimnasio y hacer lo necesario, así que creo que no serán unas vacaciones lo que se dice estelares.



Raniel Ricciardo en Nurburgring. Gran Premio de Alemania 24 Julio 2011.