



Rallye Dakar Volkswagen y Carlos Sainz Vencedores

Un rallye no exento de sufrimiento en el que, sin consignas de equipo, el madrileño se la tuvo que jugar para sacar una importante victoria: su primer Dakar con Volkswagen. (Pág. 5)

La Peña Racing la Verga eligió:

Piloto del año 2009:
 1º Rubén J. Martín
 2º Manuel Trujillo
 3º Armando Díaz

Votan cada año por el mejor piloto en la provincia de Tenerife.



Novedades: Audi A8 (Pág. 9); Volkswagen Amarok (Pág. 9);

Prueba: Nuevo Volkswagen Polo (Pág. 12 y 13)

**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**



Motociclismo, más de lo mismo

No acaba de arrancar el campeonato

Cuando saliese esta opinión ya deberíamos tener calendarios y la temporada 2010 en marcha, pero seguimos sin asamblea y todo está en el aire. Creo, desde mi modesto punto de vista, que debemos un poquito más de respeto a los pilotos y equipos, cuando comienzan las temporadas deben definirse y decidirse los calendarios lo antes posibles para que se pueda trabajar con esas fechas.

Es notorio que la RFME tiene su asamblea en noviembre/diciembre y así todo cerrado. Los tiempos que corren no son fáciles para conseguir los presupuestos y cuanto antes se tengan los datos, mejor. Pero, al parecer, la falta de dos deci-

siones del juez único con respecto a dos reclamaciones de la temporada está retrasando una vez más esta asamblea de la Federación Canaria de Motociclismo.

Me resulta complicado tener que hablar siempre de lo mismo pero es que pasan los años y seguimos en la misma línea: asamblea tarde, calendarios regionales sin definir, provincial de Tenerife en orden, provincial de Las Palmas, mejor ni hablar. Y luego me critican algunos dirigentes porque no les nombro o digo cosas como las de hoy. Pero ojalá pudiera tragarme mis palabras y tener que rectificar o pedir perdón. Sin embargo es todo lo contrario, una y otra

vez me dan la razón con una mala gestión que no va en el bien de todos.

Creo recordar que estos cargos son electos y donde los candidatos se presentan voluntariamente, es decir, no hay nadie obligado a hacerlo. Pues a partir de ahí todo es posible. Es un cargo "público" donde van a tener críticas buenas y malas, y hay que aceptarlo. Es ley de vida. También nos critican a nosotros mucho cuando ponemos o dejamos de poner.

Lo que más duele es que los principales protagonistas, que son los pilotos, tienen la peor parte. Se ven en febrero casi sin calendario definido y sin saber que hacer. No saben si su dorsal les vale, si el

fondo es correcto, cuanto valen las inscripciones, y así un sinfín de temas que se quedan pendientes hasta la ansiada asamblea que luego es, pues eso, una triste asamblea.

Pero ahora prefiero hacer un pequeño alto y decir que estamos a dos meses del campeonato de España de moto cross. Y me duele tener que pensar que solo tendremos a un par de pilotos de los nuestros, y me refiero a esos pilotos que pueden dar la talla juntos a los mejores de España. Ahora me enfado con ellos, ¿Dónde están todos esos pilotos que hace unos años reclamaban una y otra vez una prueba del nacional en Tenerife? ¿Se han quedado mudos? ¿O quizás sea

que no se preparan para poder competir a este nivel?. Triste. Muy triste. A fecha de hoy solo sé que Jonay Rodríguez y Jonay Moreno defenderán los colores del MX tinerfeño. Pero echo de menos nombres ilustres como Pablo y Miguel de la Rosa, Aitor Santana, Nareme Martín, entre otros.

Felicitar al MC Abona por haber conseguido traer nuevamente la prueba a Tenerife y, por supuesto, al resto de personas que han contribuido para que esto sea posible, A TODOS.

Todos con Néstor para el 28 de marzo en San Miguel. #32

Yiyo Dorta

Por falta de tratamiento

Una segunda juventud

Ya he hablado anteriormente, que entre los aficionados al mundo del motor en algunas ocasiones se producen cosas inexplicables. Admiramos los avances tecnológicos, las medidas de seguridad activa y pasiva, damos importancia a mejoras que hagan el comportamiento de un vehículo más cómodo ó ,como menos, que su conducción sea suave y placentera.

También hemos hablado de que, sociológicamente, no hay explicaciones a ciertos comportamientos que se producen en algunos de nosotros. Cuando no había más remedio porque era lo que había, era común ver un Seat 600, un Simca 1000, un Dauphine ó un DKW, hacer las veces de transporte masivo de la familia, familias que por otro lado

no eran de 3 ó a lo sumo 4 personas como ahora. Lo común era ser mínimo 5 ó 6 y debido a las ayudas a familias numerosas y a como fueron criadas nuestras abuelas o nuestras madres tener 10 ó 15 hijos era hasta normal.

Con el paso de los años lo chic, lo bien visto ó lo que estaba de moda era comprar un monovolumen para salir a dar un paseo de 50 kms, digo en la isla y ocupado por 2 ó tres personas ó la proliferación masiva de venta de todo terrenos, ahora SUV ó todocamino para pasear por el boulevard ó ir a comprar a una gran superficie. Muchos de ellos no habrían pisado tierra y menos se habrían adentrado en nuestros bonitos bosques ni para ayudar en un incendio.

Pues algo está pasando con

la cantidad de asociaciones y clubs de todo tipo que proliferan por nuestra geografía, tanto de coches ,ejemplos de los Corsa, Golf GTI, Renault GT Turbo, Seat Ibiza, etc que no dejan de haber tenido su importancia pero, no lo neguemos, han sido superados con creces en cuanto a comodidad y prestaciones por casi cualquier coche moderno y además se da el caso de que nos gusta tenerlos personalizados con llantas, suspensiones, escapes y otros "extras", que lo que nos hacen es tener un vehículo menos cómodo, menos compensado y, en la mayoría de los casos, menos seguro.

Y no solo es en el mundo de las 4 ruedas, ahora también en el de las dos. ¿Qué lleva a un aficionado que durante años hemos conducido lo último en

tecnología, en prestaciones a subirse de nuevo en una moto que fue novedad hace casi 60 años y en la cual el concepto básico no ha cambiado lo más mínimo? ¿Qué se puede sentir llevando una Vespa por la carretera vieja a la increíble velocidad de 40 ó 50 km/h?. ¿Qué nos puede aportar el volver a arrancar a patada, engrasarnos todo el día u oler a camarón frito cada vez que la conducimos?, yo no le encuentro explicación pero el caso es que he rejuvenecido 30 años, he vuelto a abrir un motor de 2 tiempos, he vuelto a utilizar la Dremel, he vuelto a modificar la guitarra de un cigüeñal para dar más tiempo de apertura y he comenzado hace apenas 1 mes de nuevo a rodar en Vespa, mi hijo no se lo cree y mi mujer ni me saluda cuando me

ve encima de ella. Y ya tengo 3 en un mes, ¿qué me depara el futuro? Y no soy solo yo, somos 50 locos tocados del ala que ya estamos hablando de crear una asociación deportiva cultural y entre nuestros proyectos esta el preparar una salida a Vilaflor con las avispas y hay varias 75 cm3, que son las que marcan el ritmo. Lo dicho: "pa' encerranos y tirar la llave lejos". Pero es igual esto ya no se detiene, gracias chicos por darme la oportunidad de ver el paisaje cuando voy por la carretera porque con las hiperdeportivas modernas solo se intuye.

¿Es ó no es "pa' cambiar de medicación"? Esa es la cuestión como decía Manolo Escobar ó ¿era otro?

Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

¿LEES NUESTRO PERIÓDICO?

Si nos haces llegar tu opinión, lo que te gusta, lo que no te gusta, lo que echas en falta, lo que crees que deberíamos tratar, aparte de nuestro agradecimiento, conseguiremos hacer tu informativo mensual más acorde con la idea de los lectores. Escríbenos a: redacción@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

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

José A. Fernández, Beatriz de la Riva

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

La línea distintiva de Citroën se hace realidad

Citroën DS3, encanto y distinción

El DS3 inaugura con brillantez la gama distintiva de Citroën. Su estilo es exclusivo, ya que el DS3 está concebido de forma que el cliente pueda diseñarlo hasta el último detalle. Su comportamiento dinámico es el resultado de la búsqueda por parte de la marca de una combinación de eficacia y serenidad. Se ha diseñado con el objetivo de que sea polivalente y agradable de usar en cualquier situación.

Pret a porter

Desde un punto de vista estético, son de destacar ciertas creaciones originales como el techo "flotante", que no se apoya en ningún pilar del lateral del vehículo, una aleta "de tiburón", que dinamiza la línea de cintura de la carrocería, o las luces de tipo LED, situadas en su frontal. Por otra parte, lograr la fusión de elegancia, tecnología y calidad ha sido el objetivo que se había marcado Citroën en el diseño del interior del DS3. Su sofisticada instrumentación -con un cuadro de instrumentos de 3 cuartos cónicos-, los mandos de conducción próximos al conductor, una la posición de conducción baja y los asientos envolventes, recuerda a la cabina de un avión (cockpit).

Energía en movimiento

En la carretera, se ha buscado que el DS3 combine agrado de conducción y confort de uso para el día a día. Ágil y enérgico, el DS3 "aproxima" al conductor a la carretera

para encadenar curvas y virajes con suavidad. Para Vincent Besson, director de Productos y Mercados de PSA, "conducir el DS3 es como tener las ruedas en la punta de los dedos". Su comportamiento vivo le hace divertido de conducir, ofreciendo al mismo tiempo un control y una seguridad al más alto nivel. El confort a bordo se sitúa a un nivel jamás alcanzado hasta ahora en este tipo de vehículos.

Con cualidades de habitabilidad inéditas en la categoría

Arquitectura innovadora

El DS3 innova revelando también una vocación de berlina polivalente, que su carrocería no deja fácilmente presagiar. Para explotar al máximo sus 3,95 m de longitud, 1,71 m de anchura y 1,45 m de altura, está dotado con una arquitectura particularmente inteligente: el salpicadero está sobreelevado para optimizar el espacio a la altura de las piernas, mientras que los asientos delgados y la línea trasera en forma de break favorecen el espacio trasero. El DS3 ofrece 5 plazas reales, huecos portaobjetos múltiples, entre ellos una guantera de 13 l, así como un amplio maletero de 285 l, modulable gracias a una banqueta abatible 2/3-1/3.

Una atmósfera cargada de distinción

Además de su aspecto estético, el Citroën DS3 ofrece un ambiente realzado por materiales lujosos, que cohabitan de manera armoniosa. A bordo, cada material da valor tanto visualmente como al tacto, así, tanto las zonas termo-fundidas, como la parte superior del salpicadero, están compuestas por un grano orgánico y suave, que contrasta con la banda del salpicadero, lisa y lacada. Los guarnecidos se benefician del mismo tratamiento que da valor al conjunto, ofreciendo cuero finamente agujereado, disponible en 3 colores, que corona una oferta de tejidos refinada y moderna. Además, algunas piezas son realizadas por cromados generosos: es el

caso del monograma DS del volante o también de los cerros de los pulsadores. Según los niveles de acabado, ciertos cromados se convierten en satinados, asociando de esta forma la brillantez y la riqueza del material con la sobriedad y la elegancia de los tintes.

Personalización rica y original

La estética del DS3 se declina según múltiples posibilidades. La oferta de colores y de materiales propuestos y la variedad de sus combinaciones aporta un toque de modernidad en la categoría.

Temperamento

El DS3 ofrece un nuevo tipo de conducción, resueltamente moderno, que combi-

na dinamismo y control. Se convierte en una referencia en materia de confort. En él, el agrado de conducción es óptimo.

Motorizaciones

Con una oferta que comienza, según países, en los 99 g/km, el nivel de emisiones de CO2 del DS3 es coherente con el liderazgo medioambiental de Citroën. El DS3 contará con cinco motorizaciones Euro V: dos HDi FAP, de 110 y 90 CV, y tres de gasolina, con el THP 155, el VTi 120 y el VTi 95.

Precios

El DS3 estará disponible en Canarias desde _____ euros

Redacción



El Citroën DS3 posee unas cualidades de habitabilidad inéditas en la categoría.



Líderes en limpieza de vehículos Sin Agua

Exclusivo servicio a domicilio



Delegación Ecowash Santa Cruz Centro
Delegación Ecowash Costa Sur

Móvil: 637 047 118

www.ecowash.es

santacruzcentro@ecowash.es
costasur@ecowash.es

www.ecowash.es

Seat reúne en Martorell a todas las empresas del Cenit Verde

Arranca el vehículo eléctrico en España

• El proyecto, apoyado por el CDTI, desarrollará las tecnologías clave para que los automóviles híbridos y eléctricos sean una realidad en nuestro país

16 empresas y 16 universidades y centros tecnológicos en el proyecto

Arranca el desarrollo del coche eléctrico en España. SEAT ha reunido hoy en sus instalaciones de Martorell a los más de 100 especialistas de las empresas, Universidades y Centros Tecnológicos que participan en el Cenit VERDE. Este innovador y estratégico proyecto va a desarrollar las tecnologías y los componentes clave para que los automóviles híbridos y eléctricos sean una

realidad en nuestro país, desde las baterías y los motores eléctricos, hasta los sistemas de recarga. El presupuesto de VERDE, que está liderado por SEAT a través de su Centro Técnico, es de 34 millones de euros y cuenta con el apoyo del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), entidad dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación.

Participaron en la reunión las 16 empresas asociadas al proyecto, entre las que destacan Endesa, Iberdrola, REE, Cegasa, Siemens, Ficosa o Circutor, así como las 16 Universidades y Centros Tecnológicos, bajo la coordinación del CTM Centre Tecnològic, de Manresa.

La primera reunión del proyecto ha estado presidida por el Vicepresidente de I+D de SEAT, Frank Bekemeier,

que ha estado acompañado por el Director de Productos Industriales y Sociedad de la Información del CDTI, Carlos de la Cruz, y por el Director de CTM Centre Tecnològic, José

Manuel Prado. Bekemeier remarcó "la importancia que para España, su desarrollo tecnológico, sus opciones de futuro y su tejido industrial tiene este proyecto.

Todos los que colaboramos hemos aceptado uno de los mayores retos que ha habido nunca en este país".

Redacción



Seat, en el proyecto apoyado por el CDTI, está fuertemente implicada.

La marca española mejoró un 36% en 2009

Éxito de ventas de Seat en Alemania y Austria

• La Compañía vendió 336.000 vehículos en todo el mundo, un 8,6% menos que en 2008

• La cuota de mercado en España se mantiene pese al retroceso del sector

• En Reino Unido, Francia, República Checa y México también se han registrado un aumento de matriculaciones

SEAT ha disparado notablemente sus ventas durante 2009 en Alemania y Austria, con un incremento del 36,1% y del 36,6%, hasta alcanzar 56.182 y 14.252 vehículos respectivamente. La marca automovilística española vendió 336.000 unidades en todo el mundo durante el mencionado ejercicio. Esta cifra supone una bajada del 8,5%, si bien en España, su principal mercado, el descenso fue del 18%. Pese a ello, SEAT ha mantenido su cuota de mercado en España, en el 8,7%.

Seat mantuvo en 2009 su cuota en España

En Reino Unido y Francia, otros de los principales mercados de SEAT, también se ha registrado un aumento de las matriculaciones, con unas ventas totales de 29.987

(+2,0%) y 36.753 (+0,6%) vehículos respectivamente, así como en la República Checa, donde se han matriculado un total de 2.535 coches (+4,1%). Fuera de las fronteras euro-

peas, destaca ostensiblemente México, cuyas ventas han aumentado en un 19,3% y se han contabilizado un total de 15.588 matriculaciones.

Redacción



Para Seat también se registraron aumentos en las matriculaciones en Reino Unido, Francia, República Checa y México.

Con 9 etapas en cabeza y una complicadísima participación Sainz vence en el Dakar con Volkswagen

Volkswagen se ha proclamado vencedor del Rally Dakar 2010 con el Race Touareg conducido por el piloto español Carlos Sainz, convirtiéndose así en el primer español que gana el mítico rally en la categoría de coches. El dominio de los Volkswagen en el Rally más duro del mundo ha sido aplastante, ya que los Race Touareg han conseguido copar las tres primeras posiciones de la clasificación, un resultado que muestra la eficiencia y fiabilidad de los Race Touareg del fabricante alemán.

Carlos Sainz, junto a su copiloto Lucas Cruz, se impuso en el Dakar tras finalizar en segunda posición la última etapa. Con 9 etapas en la cabeza de la clasificación, podría parecer que la victoria fue sencilla para el madrileño, pero lo cierto es que después de más de 47 horas de travesía, la diferencia con el segundo

clasificado, su compañero del equipo Volkswagen Nasser Al-Attiyah y TimoGottschalk fue de tan sólo 2 minutos. Mark Miller de Volkswagen se proclamó tercero junto con su copiloto Ralph Pitchford.

Con inicio y terminación del rallye en Buenos Aires

La victoria de Volkswagen en este Rally muestra la eficacia y excelente resistencia de los Race Touareg.

El vehículo incorpora tracción permanente a las 4 ruedas, suspensión delantera y trasera de paralelos deformables y chasis fabricado en fibra de carbono. Alcanza una aceleración de 0 a 100 en 6.9 segundos y su velocidad máxima es de 190 kilómetros/hora.

En 2009 ya Volkswagen venció en el Rally Dakar y además alcanzó también la segunda plaza del pódium. Siempre el fabricante alemán ha finalizado con excelentes resultados esta dura prueba y se ha situado entre los primeros puestos de la general.

Para el Grupo Volkswagen, la victoria del Race Touareg en el Dakar significa también la continuación de la historia triunfal del motor TDI. En las duras condiciones que se ha encontrado, el Volkswagen Race Touareg, con su innovador motor TDI de 280 CV ha

demostrado ser el coche más rápido, fiable y el único fabricante que ha ganado el Rally Dakar con un diesel. El Rally Dakar 2010 ha contado con una distancia de 9.000 km durante el mes de enero a través de Argentina y Chile.

Redacción



Un gran triunfo para Volkswagen que, por primera vez, gana el Dakar con un diesel y con el español Carlos Sainz



El Volkswagen Race Touareg ha sido el más fuerte y fiable.



A pesar de ir en cabeza el español no lo tuvo nada sencillo



Carlos Sainz y su copiloto Lucas Cruz flamantes vencedores del 2010.

Necesitas vender más, **¿NECESITAS PUBLICIDAD?**

Este espacio (255x85mm) **por solo:**

información: Tel 610 73 20 37
redaccion@informamotor.com

0,04€ + I.G.I.C. ...

Tirada: 10.000 ej. x 0.04 = 400€

Los resultados de la marca a nivel global crecieron un 20,1%

Kia Motors incrementó sus ventas en 2009

- Las ventas en China, Korea, ASEAN, Norte América y Europa Occidental aumentaron un 70%, 30%, 16%, 11% y 8% respectivamente.

- El KIA cee'd (Forte en algunos mercados) es el modelo más vendido con 305.000 unidades.

Kia, en 2009, vendió 1.651.920 vehículos en todo el mundo.

KIA MOTORS CORPORATION ha dado hoy a conocer las cifras de ventas de su gama de modelos durante el pasado año 2009 cuyo resultado final asciende a 1.651.920 vehículos. Esta cifra representa un crecimiento total del 20% respecto a los resultados

obtenidos durante 2008 y convierte a KIA MOTORS en una de las únicas marcas que han experimentado crecimiento durante el pasado ejercicio.

Por regiones el crecimiento más importante se produjo en el mercado Chino con unas ventas totales de 256.000 vehículos (un crecimiento del

70%) seguido del mercado Coreano con 412.752 unidades (con un crecimiento del 30%), EEUU donde la Marca alcanzó 346.181 coches (lo

que ha supuesto un aumento del 11%) y finalmente Europa Occidental (donde la Marca también creció un 8%).

Estas cifras representan la fortaleza del proyecto de KIA MOTORS y convierten el proyecto de la Compañía en uno de los mejor preparados para afrontar con garantías de éxito el futuro más inmediato.

Además, constituyen el mejor panorama para preparar la llegada de los nuevos modelos que comenzarán a llegar durante los primeros meses del presente año 2010.

Redacción



Magníficos resultados de Kia a nivel mundial a pesar de la crisis.

El jugador revelación del Asefa Estudiantes

Daniel Clark recoge su Ford Kuga

Ford ha entregado al jugador del Asefa Estudiantes, Daniel Clark, un Ford Kuga en el concesionario Deysa en Madrid de mano del Director Comercial del concesionario, Luis Nieto y Juan Manuel González Catalina, Gerente de Servicios de Marketing de Ford España.

El jugador revelación de la liga ACB ha elegido uno de los vehículos más solicitados por la combinación entre deporte y estilo: el Ford Kuga. Un coche con un atractivo especial en el que se incorpora el acabado 'kinetic design' tan representativo de Ford, que además, se adapta a las necesidades de un deportista de la talla de Daniel Clark.

El joven jugador británico se incorporó a las filas de la cantera estudiantil en 2003, donde ha desarrollado su potencial en diversas categorías, hasta llegar al primer equipo. Su brillante actuación en los

últimos compases de la primera mitad de la liga, ha sido decisiva en el buen hacer del equipo.

Al igual que con el club madrileño de baloncesto Estudiantes, Ford España, junto con su Red de Concesiona-

rios, también es proveedor de vehículos a los equipos de baloncesto Caja Laboral Basketonia, Bizkaia Bilbao Basket,

Meridiano Alicante, así como del Valencia Basket Club y del Ros Casares Basket, equipo femenino valenciano.

Redacción



El Director Comercial del concesionario, Luis Nieto y Juan Manuel González Catalina, Gerente de Servicios de Marketing de Ford España con Daniel Clark.

La Peña Racing La verga eligió al mejor en Santa Cruz de Tenerife Rubén J. Martín Yumar piloto del Año

Un año más, la Peña Racing La Verga, reunida en su sede social ha realizado su votación de Piloto del Año en la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, yendo a parar en esta ocasión al joven y rápido piloto Ruben Jonay Martin Yumar.

**Manuel Trujillo
fue 2º y 3º
Armando Díaz**

En una reñida votación el segundo lugar fue a parar a manos de Manuel Trujillo Melchor, y el tercer puesto fue para Armando Díaz Expósito.

La Peña Racing La Verga quiere agradecer a todos los pilotos la espectacular temporada realizada por todos, en una dura lucha contra el crono en cada una de las pruebas y desearles para todos una nueva temporada llena de éxitos y triunfos.



Redacción

La elección del Mejor Piloto del Año por parte de la Peña Racing La Verga, en la provincia, se ha convertido en algo clásico y esperado por todos.

El Renault Twingo R2 de Motor Arisa disputará siete rallyes Raúl Quesada será el piloto para 2010

El gran canario Raúl Quesada, con una amplia experiencia en competición, tendrá la oportunidad de pilotar este vehículo, apoyado por Orteauto Sport y Motor Arisa.

Del piloto Raúl Quesada se pueden destacar varios aspectos interesantes en su trayectoria deportiva. A pesar de su juventud –cuenta con sólo 25 años– atesora una experiencia importante en el mundo de los rallyes. Ha ganado en dos ocasiones el “Desafío” celebrado en Canarias, ha participado una temporada completa en el campeonato de España de rallyes sobre asfalto, además de haber obtenido varios resultados añadidos que le han aportado un excelente “saber estar” en competición, tanto en la modalidad de asfalto como en la de tierra.

Indudablemente Raúl Quesada ha sido uno de los pilotos de confianza de Orteauto Sport, y las experiencias anteriores siempre fueron posi-

vas. En esta ocasión, y siempre alrededor de toda una novedad como es el Renault Twingo R2, Raúl Quesada se encuentra ante su proyecto deportivo

más ambicioso, y todo ello en un marco de siete rallyes en el que podrá evolucionar a los mandos de un vehículo que será sumamente atractivo.

“La oportunidad que me ofrece Orteauto Sport y Motor Arisa para competir en 2010 con un Renault Twingo R2 es un proyecto ilusionan-

te y con un coche nuevo, por lo que espero tener una buena temporada y cumplir los objetivos. Al ser una unidad a estrenar y aún en desarrollo habrá que irse adaptando paso a paso a ella, aunque intentaré llevar una adaptación eficaz y ascendente a medida que aumenten los kilómetros sobre él”, afirmaba el nuevo piloto de Orteauto Sport y Motor Arisa.

“La madurez y ambición de Raúl, al que conozco desde hace muchos años. Lleva una trayectoria importante en este deporte, siempre con un gran sacrificio que a la postre ha dado sus frutos.

Él será el afortunado que tendrá el privilegio de hacer debutar el Renault Twingo R2 en Canarias, un proyecto que con total seguridad abordará con éxito”, concluía el máximo responsable de Orteauto Sport.



Raúl Quesada cuenta con la confianza de Orteauto Sport y Motor Arisa para llevar adelante el proyecto.

Redacción

La RFME volvió a confirmar al MC Abona como organizador 28 de marzo, Cto. de España Cepsa Mx Elite

Tras la Asamblea de la RFME el pasado mes de diciembre quedaron confeccionados los calendarios de la temporada 2010. Por segundo año consecutivo, y como ya habíamos informado con anterioridad, la RFME ha señalado al MC Abona como uno de los organizadores de las pruebas del campeonato de España de MX Elite y al circuito de San Miguel como el tercero del calendario donde se dispute esta carrera el día 28 de marzo.

El pasado fin de semana se ha celebrado una importante reunión en la sede de la RFME en Madrid de los 7 clubes organizadores de las pruebas del Campeonato de España de MX Elite con el promotor del mismo, la empresa DSM y representantes de la junta directiva de la RFME. Durante la citada reunión se dio a conocer el nuevo reglamento deportivo 2010 en el que destaca

el paso de las tres mangas, que se disputaban el año pasado, a dos mangas de 30 minutos más dos vueltas.

Otra de las novedades importantes es que el campeonato es abierto y no existe un grupo de pilotos fijos, sino que

en cada carrera se pueden inscribir los que deseen participar, si bien las parrillas seguirán siendo de 40 pilotos.

Todo el material de los pilotos y equipos que participen en la prueba de San Miguel de Abona será trasladado, una

vez que concluya la segunda prueba del campeonato en Osuna el 14 de marzo, en varios contenedores en un barco que zarpará desde el puerto de Sevilla hasta Santa Cruz, como ya ocurriera la pasada temporada bajo la supervisión

de la Federación canaria de Motociclismo.

Tras esta reunión restan poco más de dos meses para la celebración por segundo año consecutivo de una prueba del campeonato de España de MX Elite en Tenerife y el MC Abona ya se encuentra trabajando en todos los preparativos que conlleva una prueba de esta envergadura y cuenta tanto con el apoyo de sus patrocinadores como con la inestimable ayuda del Excmo. Cabildo de Tenerife, Ilmo. Ayuntamiento de San Miguel de Abona y la Dirección General de Deportes del Gobierno de Canarias.

El mejor motocross nacional se dará cita en San Miguel el próximo 28 de marzo y tanto las Federaciones canaria y tinerfeña de Motociclismo como el MC Abona intentarán convertir la prueba de Tenerife en la mejor del calendario 2010.



El MC Abona será de nuevo el organizador de la prueba nacional. En la foto un aspecto del ambientazo del año pasado.

Redacción

Celebración por todo lo alto en el podio final del Dakar Pedro Peñate terminó, objetivo cumplido

Tras completar el recorrido de la última y definitiva etapa del Dakar Argentina Chile 2010, el gran canario Pedro Peñate celebró a lo grande el hecho de haber cumplido su objetivo de terminar el raid más duro del mundo.

“Fue alucinante. La plaza estaba repleta de público y aunque me advirtieron que todo sucede muy rápido y que paladeara cada segundo, lo cierto es que uno se siente en una nube y no es muy consciente de lo que sucede a su alrededor. Han sido tantísimos años de sacrificio, tantos meses de preparación, que verte ahí arriba es indescriptible. No se puede explicar con palabras”, asegura Pedro. El gran canario lleva dos días descansando en la capital argentina antes de coger un avión rumbo a Madrid, 48 horas que le han servido para asumir que ha logrado por mérito propio la condición de piloto dakariano de pleno derecho.

Aunque desde el sábado el teléfono móvil de Peñate ha estado echando humo, el próximo miércoles, alrededor de las siete y media de la tarde, está previsto que reciba el caluroso recibimiento de los suyos en el aeropuerto de Gran Canaria, momento para brindar a todos un éxito que –insiste– “es de muchos”. “Tengo muchas ganas de llegar y celebrar con todos este resultado”, asegura.

Pedro Peñate segundo canario, con Eduardo Naval, que acaba un Dakar en motos

Terminado el Dakar 2010, es momento de hacer balance. Para el equipo Valsebike Canarias, al éxito logrado por su piloto se suma el extraordinario seguimiento que han

tenido sus andanzas por Chile y Argentina. En los 18 días en los que los comentarios del propio Pedro y los comunicados de su departamento de prensa han mantenido activa su web, ha registrado más de 5.000 visitas, con una media

diaria que se acerca a las trescientas entradas. Los lectores del blog no sólo se circunscribían al ámbito nacional, ya que algunas visitas tienen su origen en Argentina y Chile, pero también Uruguay, Reino Unido, Italia, Holanda, Cana-

dá, México e incluso Estados Unidos. Una demostración de hasta dónde ha llegado la repercusión de la marcha de Pedro Peñate en este Dakar Argentina Chile 2010.

Redacción



La bandera canaria en el podio del Dakar a la llegada de un Pedro Peñate feliz.

La cuarta generación con los últimos adelantos tecnológicos

Audi A8, la máxima expresión de la marca

Audi lanza al mercado la cuarta generación del A8, la berlina de lujo que plasma los últimos adelantos tecnológicos. Los planes de la marca de los cuatro aros establecen que su nuevo buque insignia se empieza a comercializar en los primeros meses de 2010.

Moderno grado de inteligencia con ejemplar manejo sencillo

La nueva berlina de lujo es una muestra de los muchos adelantos de los que la marca dispone para colocarse a la vanguardia de la técnica: carrocería ligera de aluminio, (un 40% más ligera que una equivalente de acero), motores potentes y extremadamente eficientes, sistema de manejo MMI evolucionado, nuevos

sistemas de asistencia, los faros completos en tecnología LED y un interior de elegante diseño, cuyo acabado se sitúa a un nivel artesanal.

El Audi A8 combina un moderno grado de inteligencia con un manejo ejemplarmente sencillo. Su Multimedia Interface MMI incorpora una revolucionaria novedad: al combinarse con el sistema de navegación opcional integra un touchpad, una superficie táctil para el manejo. Otra solución de alta tecnología en el nuevo A8 son los faros completos en tecnología LED, capaces de realizar todas las funciones de alumbrado mediante diodos luminosos. Los grupos ópticos le aportan a la limusina de lujo una mirada inconfundible durante el día, y especialmente en la oscuridad. Los faros completos de LED abren un nuevo capítulo en la historia de la técnica de iluminación.

El nuevo A8 llega con dos motores, un 4.2 FSI con 372 CV (273 KW) y un 4.2 TDI, que rinde 350 CV (258 KW). Algo más tarde se incorporará a la oferta un 3.0 TDI con 250 CV (184 KW). Todos los motores han ganado en potencia y en par motor. Su consumo,

sin embargo, se ha reducido entre un 13 y un 22% gracias a inteligentes tecnologías de eficiencia como el sistema de recuperación de energía y la innovadora gestión térmica.

Posteriormente, se incorporará un 3.0 TDI con 250 CV que, en el modo de tracción

delantera, emite sólo 159 g/km de CO₂, con un consumo de 6 litros de combustible a los cien kilómetros.

Audi Canarias empezará a comercializar el nuevo Audi A8 a partir de abril del 2010 en toda la Red de Concesionarios Audi.

Redacción



El nuevo Audi A8 ofrece una perfecta síntesis de dinamismo, perfección en diseño y acabado y revolucionaria eficiencia.

Proveedor oficial de la prueba automovilística de 2010

Volkswagen Amarok en el Rally Dakar

Volkswagen Comerciales fue con su nuevo Amarok proveedor oficial de una de las pruebas automovilísticas más duras del mundo, el Rally Dakar. Los organizadores del evento tuvieron a su disposición 20 unidades del nuevo Pick up de la marca, el Amarok, que ha podido demostrar de esta forma que es capaz de superar los retos más exigentes. Además se cedieron otras 15 unidades como vehículos de prensa y apoyo al equipo Volkswagen Motor Sport.

35 unidades a disposición de la organización

El Rally Dakar, recorrió más de 9.000 km durante el mes de enero a través de Argentina y Chile, comenzando y terminando en Buenos Aires.

Volkswagen Comerciales cuenta con una amplia experiencia en vehículos con tracción integral, y entra pisando fuerte en este segmento con un vehículo de un diseño espectacular plagado de innovaciones tecnológicas. Sus eficientes motores lo convierten en el vehículo con los consumos y emisiones más bajos del segmento.

El Amarok se ha visto sometido a una severa prueba de resistencia en el Rally Dakar, porque tuvo que superar todos los desafíos de este exigente recorrido como vehículo de la organización para reconocer las etapas de rally, como vehículo de prensa y como unidad de apoyo para el equipo de Volkswagen Motor Sport.

“Estamos muy contentos de haber utilizado Volkswagen Amarok como nuestro vehículo de apoyo, ya que el Rally Dakar, demanda los más altos niveles de perfección técnica,

fiabilidad y resistencia, tanto de nuestros Race Touareg como de los vehículos de apoyo. El Amarok es exactamen-

te el vehículo adecuado para nuestro equipo”, explicó Kris Nissen, director de Volkswagen Motor sport.

Las primeras unidades del nuevo Amarok llegarán a Canarias en mayo de este año.

Redacción



Volkswagen entra pisando fuerte en el segmento con el Amarok.

Causa de agravación de las lesiones y muertes en los motoristas ¡No a los guardarraíles asesinos!

Todos los conocemos como guardarraíles o barreras metálicas, pero también popularmente como “quitamiedos” y los tenemos en casi todas nuestras carreteras, autovías y autopistas, con la función y concepción de ser un elemento de protección de seguridad vial pasiva, que bien sirva para separar las calzadas de sentido contrario o en tramos peligrosos su función pueda impedir que los vehículos se salgan de la vía o puedan chocar con elementos más peligrosos que la misma barrera de metal.

Los mal llamados “quitamiedos” se comportan de forma negativa

Pero el guardarraíl a mí sinceramente no me “quita el miedo” y no me da seguridad de verdad, salvo que me impida caer por un precipicio, pero para eso están otro tipo de barreras, incluidas las de hormigón, que creo cumple mejor esa función y ejemplo específico. Un guardarraíl es un elemento metálico que está constituido por una primera parte superior, que es una franja longitudinal de acero galvanizado en frío, de doble onda, por lo que técnicamente se conoce por barrera bionda, y una segunda parte, que es un perfil de acero en forma de

H fijado en el suelo que mantiene la franjas longitudinales unidas entre sí. En las carreteras españolas existirán hoy en día algo más de 30.000.000 metros (30.000 Kms) de una amplia variedad de guardarraíles, desde el de tipo de barrera simple, el de barrera doble con un separador, el de barrera superpuesta, el de barrera yuxtapuesta y pueden tener una simple o doble bionda longitudinal. Si bien todas estas variantes están legalizadas bajo normas que incluso establecen el producto y la calidad de materiales, incluidos los tornillos y las arandelas, todas bajo Norma Europea UNE-EN 1317.

Y con todo ello, es un hecho constatable, que en gran medida, estas barreras, agravan el accidente y aumentan los daños corporales de las personas que viajan en un vehículo, sea un turismo, un 4x4, un camión, y peor aún con una motocicleta. Siendo más preciso aún, el guardarraíl y el perfil en H de los postes, se convierten en una verdadera guillotina para cualquier vehículo que colisiona contra ella. Por ejemplo, en una colisión de un turismo contra un guardarraíl y dependiendo de las posibles trayectorias de impacto, las biondas metálicas de contención se pueden separar por sus uniones, actuando como una auténtica lanza y atravesando el vehículo, sea el chasis, el motor, llegando incluso al habitáculo

del vehículo, y ocasionando heridas como amputaciones o la muerte a sus ocupantes. Y en el ejemplo con una motocicleta, todos sabemos que el motorista es la verdadera carrocería y éste golpea bien directamente contra el guardarraíl o en la mayor parte de las veces contra el asfalto y por la propia inercia de la caída, éste golpea las bases o los perfiles de acero que hacen de tijera con su cuerpo con un resultado trágico y mortal en el peor de los casos.

Durante más de 20 años las diferentes asociaciones de conductores y de motoristas, y sobre todo ellos, los motoristas, se han manifestado a favor de mejores sistemas de protección y han pedido al Gobierno y a las administraciones autonómicas que tomen medidas

para su sustitución o mejora. En el año 1995, el Gobierno de aquel entonces, reconoció que las barreras que se utilizan son peligrosas. Así la normativa de los guardarraíles, que databa de una Orden Circular 229/71 C.V., de febrero de 1.971, y posteriormente con la Nota informativa de mayo de 1.986, sobre el proyecto y construcción de barreras rígidas de seguridad. La del año 1971 fue derogada y fue modificada por la Orden Circular 321/95 T y P de 1995. Esta última “recomienda” la sustitución de los postes con sección en “H” (perfil IPN) por la de otros de sección en “C” con cantos redondeados. A subrayar lo de “recomendación”, ya que esta medida sólo se lleva a cabo en las infraestructuras de nueva construcción, es decir, que en los tramos antiguos no

se sustituyen los postes. Posteriormente le siguieron otras Ordenes Circulares en el año 2001, en el 2004 y otras que han llegado, incluso abordan el tema sobre qué criterios deberían emplearse en los sistemas para la protección de los motociclistas.

Habida cuenta del tiempo transcurrido, en todos estos años se han podido ver algunos proyectos verdaderamente innovadores en la Unión Europea, que buscan si no la solución ideal, al menos mejorar el modelo existente, adaptando materiales y elementos de protección más eficaces para reducir lesionados y fallecidos. Así y a todo en nuestro país, tuvieron que transcurrir 10 años, hasta el año 2005, cuando el Ministerio de Fo-

Sigue en la pág 11



Hay que hacer constar que en muchos cassos los guardarraíles no se encuentran en el estado que sería deseable.

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 10



El logo que forma parte de todas las campañas ya es familiar.

mento, aprobó una norma UNE 135 900 para la protección de los guardarrailes. La norma, que no es de obligado cumplimiento, exigió pasar un determinado número de pruebas con "dummies", muñecos que son golpeados contra los protectores de los postes y contra las barreras que impiden que el motorista se deslice por debajo. A su vez y de forma paralela, el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Carreteras, aprobó la Orden Circular 18/2004, en la que se regula el criterio de instalación de las SPM, Sistema para Protección de Motoristas y un catálogo donde se incluyen los sistemas desarrollados que cumplan la normativa.

Este sistema consiste en colocar otro guardarraíl paralelo, de doble bionda inferior, de acero galvanizado de 3 mm

de espesor para cerrar huecos, forrada ambas a su vez con material absorbente que sirva de protección contra impactos y que evite que los cuerpos pasen por debajo de los guardarrailes o impacten contra las sujeciones. Entre el año 2008 al 2012, se planeaba la instalación del modelo propuesto de doble bionda con SPM, por el Ministerio de Fomento, que aseguró cumplía con la normativa vigente de 2005 UNE 135900 y que se encuentra en el catálogo de Fomento, igual que otros tres que tienen patente de iniciativa privada. Así que con un presupuesto estimado en varias fases de 626 o más millones de euros, se deciden a instalar inicialmente 1.625 Kms de guardarrailes nuevos adaptados para la protección a motoristas y el arreglo de otros 1.300 Kms no adaptados, para posteriormente montar 10.961 Kms nuevos

no adaptados. Pero ocurre que en Abril de 2009, ya iniciada las obras se suspende la colocación, porque se denuncia por parte de la Asociación Mutua Motera (AMM), que la pruebas y ensayos sólo superaban el examen mínimo de seguridad, y eso porque la misma Asociación Mutua Motera encargó un estudio al Centro de Investigación y Desarrollo en Automoción (CIDAUT). El estudio de ensayo de impacto contra la barrera, da el resultado revelador y sorprendente de que no cumplen con la propia normativa aprobada por el Gobierno, ya que se demuestra que "el sistema no sólo no cumple al máximo nivel con

las garantías de seguridad necesarias sino que no protege en absoluto y no podría estar aprobado con la norma vigente".

Todo un ejemplo de cómo no se deben hacer las cosas, y es que España es diferente. Pero irónicamente considerando lo sucedido, actualmente en muchas comunidades autónomas se siguen instalando, salvo que también lo hayan suspendido, el sistema con barreras dobles, hasta el suelo, evitando que el motorista pase por debajo del guardarraíl. Este sistema no disipará la totalidad de la energía cinética que produce el motorista

durante el deslizamiento en su caída y choque con la misma, al no ser todo lo deformables que se preveía, pero al menos con esa protección extra, se evita la amputación de miembros, traumatismos e incluso la muerte por impacto con las traviesas de las biondas. En cambio en la mayoría de las carreteras Canarias, salvo excepciones o equivocación por mi parte, siguen instalando los mismos guardarrailes y perfiles en H de los postes, que son unas verdaderas tijeras cortantes.

Así y a todo creo que "los quitamiedos no son el gran enemigo de los motoristas, sino los gobernantes que tenemos". Ahora bien, la UE es posible que ponga mejor criterio, gracias al Comité Europeo de Normalización (CEN), que lleva más de un año de trabajo estudiando propuestas y ensayos para mejorar los sistemas de retención de protección de carreteras. El pasado 27 de noviembre de 2009 el Grupo Técnico 1 del CEN ha aprobado la creación el proyecto de norma EN1317-8 que se convertirá en el estándar europeo de retención de protección vial para los motoristas. Si se aprueba en su próxima reunión del 18-19 de marzo de este año 2010 en Francia, permitiría su aprobación como Norma Europea.

Si esto se hiciera realidad, en un futuro no muy lejano, se adecuarían todos los kilómetros de guardarrailes asesinos de nuestras carreteras para que todos por fin podamos rodar un poco más seguros.

Texto y fotos: José A. Fernández



En nuestras carreteras podemos encontrar una considerable variedad de vallas



estiauto
TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN
TALLERES DE CHAPA Y PINTURA

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

Una acertada puesta al día de un modelo popular

Probamos el Volkswagen Polo

Volkswagen revoluciona el segmento de los compactos con el nuevo Polo, que presenta un grado de eficiencia, seguridad y calidad completamente nuevo en este segmento. Con la quinta generación del exitoso Polo, Volkswagen ha adaptado el diseño y las tecnologías a las exigencias de los tiempos modernos, creando un vehículo que transfiere el concepto superior del Golf a un segmento inferior.

Por fuera

Con un diseño totalmente renovado, joven e innovador, el nuevo Polo ha sido creado según el nuevo diseño del fabricante alemán, que ya fue presentado a finales de 2008 con el Scirocco. El prestigioso diseñador de Volkswagen, Walter de Silva, reconocido a nivel mundial, ha sido el encargado del diseño del nuevo Polo y ha creado un coche con un diseño maduro pero muy juvenil, marcado por unas excelentes proporciones, más dinamismo y claridad. Gracias a una mayor anchura, el Polo ofrece un aspecto vigoroso desde cualquier perspectiva.

Con una longitud de 3,9 metros (54 mm más que la generación anterior) y un ancho de 1,6 metros (32 mm que el anterior), que ofrecen espacio suficiente para 5 personas. Al incrementar el ancho y disminuir la altura, que ahora es de 1,4 metros, la relación de las proporciones se ha modificado, aportando más dinamismo. Su amplio maletero tiene una capacidad de 280 litros, que aumenta hasta los 952 litros con los asientos traseros abatidos.

El parachoques del color de la carrocería, situado por debajo de la parrilla negra, subraya el carácter de este nuevo diseño. El estrecho alerón frontal, del mismo color de la carrocería, está situado en una posición más avanzada para mejorar la protección de los peatones.

Como novedad, el portón trasero del nuevo Polo se abre tirando del emblema Volkswagen hacia arriba, del mismo

modo que en el Golf. En este portón trasero se ha integrado de serie un alerón de techo.

Más espacio en todas las plazas

El habitáculo ha sido rediseñado completamente para ofrecer más espacio y comodidad a los ocupantes. La consola central se ha adaptado aún más al conductor y los instrumentos poseen un nuevo diseño con una iluminación blanca al estilo del nuevo Golf. Ahora, el nivel de combustible se controla mediante un indicador digital.

Todos los asientos han sido renovados por Volkswagen para conseguir más espacio en cada una de sus 5 plazas. El espacio para las rodillas en el asiento trasero es superior gracias al aumento de la longitud del habitáculo. Además, el espacio para los hombros en la parte delantera es también mayor.

Mayor seguridad

El nuevo Polo es uno de los vehículos más seguros del mundo, ya que ha recibido la máxima puntuación (5 estrellas) en el exigente Test de Colisión EuroNCAP, destacando la puntuación en la protección de los ocupantes y la seguridad de los niños. Volkswagen ha incrementado la rigidez estática de la carrocería para mejorar las consecuencias en caso de accidente: el grado de deformación de la carrocería en una colisión frontal se ha reducido en un 50% y en colisiones laterales, en un 20%.

El Polo probado está también disponible con el cambio DSG de 7 velocidades

Equipamiento

Incluye numerosos elementos de serie para mejorar la seguridad del vehículo, como el conjunto de airbags de gran eficacia que incluye los airbags cabeza/tórax integrados en los respaldos de los asientos delanteros, tensores, limitadores y avisadores del cinturón de seguridad, reposacabezas de protección activa para contrarrestar el síndrome del latigazo, tres reposacabezas para las plazas traseras y anclajes Isofix para las sillitas de los niños. En Canarias se ofrece de forma opcional otros elementos de seguridad como el sistema de control de estabilidad ESP o el asistente para arranque en pendientes.

Motores

Con la incorporación de los nuevos motores TSI y TDI, que reducen el consumo de combustible, equipados con el cambio automático de doble embrague DSG de 7 velocidades,

se ha conseguido reducir el consumo y las emisiones del CO2 del nuevo Polo. A esta reducción se suman las mejoras realizadas en la carrocería, que ha reducido su peso considerablemente.

El nuevo Polo se comercializa en las Islas con las siguientes motorizaciones:

- 1.2 - 60 CV y 70 CV
- 1.4 - 85 CV
- 1.6TDI C. Rail 75 CV
- 1.6 TDI Common Rail - 90 CV y 105 CV

El Polo 1.4 85 CV está disponible con sistema de cambio manual, que es el modelo que hemos probado, o automático DSG de 7 velocidades, en las versiones Comfortline y Highline.

A finales de 2009, llegará a Canarias el nuevo motor 1.2 TSI, un motor de gasolina de inyección directa de 4 cilindros sobrealimentado por un turbocompresor, que con una



El Polo es poseedor de las últimas tendencias de la marca en cuanto a diseño "corporativo".

potencia de 105 CV sólo consume 5,3 litros cada 100 km y posee una tasa de emisiones de CO2 de 125 g/km, lo que supone un ahorro del 19% con respecto al modelo anterior. Esta motorización sólo estará disponible en la versión Highline del nuevo Polo.

Precio

Con tres acabados diferentes: Trendline, Confortline y Highline está disponible en Canarias desde 8.995 € (Plan 2000E incluido).

José de la Riva



Los motores, otro importante argumento comercial de Volkswagen.



El volante es regulable en altura y profundidad.



También la parte trasera ha mejorado.



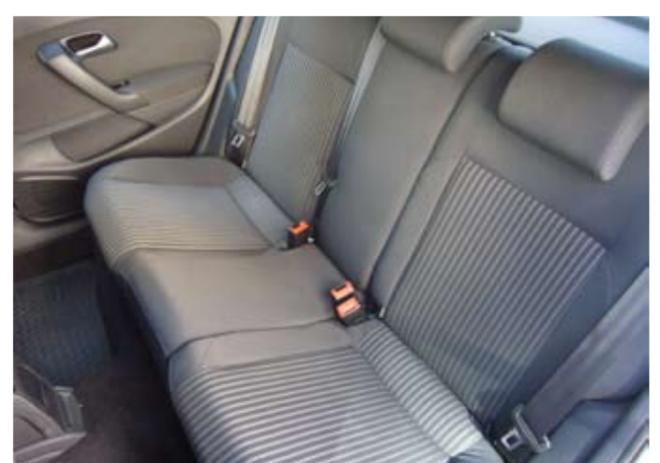
El cuadro de instrumentos con marcador digital de nivel de combustible.



De serie cuenta con control de crucero.



No se puede negar el aire de familia. Las nuevas medidas han mejorado considerablemente las cualidades del Polo.



Plazas traseras con sujeciones Isofix.



El maletero de 280 litros aumenta hasta los 952 con asientos abatidos.

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



- Mercedes
- Simplex 28/32

Ya el primer Mercedes, el modelo 35 PS, entró en la historia del automóvil como maravilla de la técnica. Mientras que la mayoría de los coches de la época todavía eran poco más que carros con motor, el Mercedes, con su larga distancia entre ejes, gran envergadura y baja altura respecto al suelo, presentaba por primera vez las características de un automóvil moderno. El prestigio de la marca aumentó todavía más a raíz de sus legendarias victorias en la Semana Automovilística de Niza. Personalidades como el millonario estadounidense Rockefeller pasaron a

formar parte de la clientela fija de Mercedes. Para completar la gama de modelos, DGM desarrolló con la marca Mercedes otros dos coches que se distinguían por una conducción más cómoda y simple, de ahí el nombre de "Simplex". El primer ejemplar que salió de fábrica en marzo de 1902, fue a parar a manos de, a quien si no, Emil Jellinek.

| | |
|-----------------|----------------------|
| Marca | Mercedes |
| Modelo | Simplex 28/32 |
| Cilindrada cc | 5.315 |
| Cilindros | 4 |
| CV | 32 |
| kW | 23,4 |
| Fabricación | 1901-1905 |
| Uds. Fabricadas | --- |

SUDOKUS SENCILLO

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

SENCILLO

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

MEDIO

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

DIFICIL

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

SIMPLY CLEVER



skodacanarias.com



PREPÁRATE PARA ALGO SALVAJE

Yeti

Cuenta la leyenda que atravesando la cordillera del Himalaya y adentrándote en los espesos bosques se encuentra el Yeti. Aunque son muchos los que dicen haberlo visto, otros aún creen que seguirá siendo un mito, un animal fascinante y misterioso a la vez que solitario. Nosotros lo hemos encontrado para ti. El **Škoda** Yeti es un vehículo fuerte, versátil y amplio, un todoterreno ligero creado para la conducción en tramos difíciles y a su vez flexible para conducir en la ciudad. ¿Quién dijo que el Yeti no existe?

Nuevo **Škoda** Yeti desde sólo **16.490€**



Škoda Yeti 1.2 TSI 105CV. Emisiones: 149 g/km. Consumo: 6,4 l/100km. Descuento promocional de lanzamiento incluido.