

Motegi Japón Zarco, Iannone y Pedrosa

(Págs. 8-9)



Afortunadamente todos los integrantes de la parrilla, tras unos inexplicables titubeos, acudieron a la cita de Japón. Asistimos a unas interesantes carreras pero, al mismo tiempo, atípicas. El himno español solamente se escuchó una vez y sirvió además para celebrar el triunfo nº 400 del motociclismo español.



Tamaimo A. Vilariño y J. L. Cruz

(Págs. 13, 20 y 21)

En la espectacular rampa de Tamaimo los aficionados que allí se dieron cita tuvieron, un año más, la posibilidad de disfrutar de automovilismo de nivel. Emotivos homenajes, bonitas luchas, con bajada de record incluida y una organización que estuvo al mejor nivel.

Novedades y pruebas: Audi R8 Spyder (Pág. 5) - **Bentley Continental** (Pág. 4) -
Mercedes Benz C200 CDI (Pág. 14) - **Porsche Panamera Diésel** (Pág. 4)

Presenta tus tarjetas Carrefour en las Estaciones de Servicio BP y
suma ventajas



3%



Ahora por repostar en BP recibes puntos BPpremierplus y además **acumulas el 3% del importe** de la factura de carburante en tu ChequeAhorro Trimestral de Carrefour.

Oferta válida hasta el 1 de Julio de 2012. Oferta válida en Estaciones de Servicio adheridas a la oferta, en todo el territorio nacional y Andorra. Acuerdo compatible con otras promociones que BP ofrece a sus clientes, excepto transacciones con la tarjeta de pago BP PLUS (Routex). Infórmate en las Estaciones de Servicio BP o en www.bppremierplus.com

¿Hablamos de motos?: Si ¿Hablamos de competición?

Un amigo de la radio siempre que me llama previo al programa, me hace esa primera pregunta. Y la respuesta es sencilla: Si. Y además, cuando te gusta y te apasiona, pues es mucho más fácil. Y lo mismo pasa con los amigos del mundo de las dos ruedas. Nos sentamos y estamos muchas horas hablando y solucionando problemas, hacemos campeón del mundo a Márquez, Terol y Lorenzo sin contar con Bradl, Zarco o Stoner. Pero la naturaleza nos dotó de esa característica y no podemos dejarla a un lado. Incluso algunas veces no somos ni siquiera objetivos. Y del sentido común no digamos. Pero, ¿y quién no ha hecho una alineación de la selección española de fútbol?, ¿o del Barça? ¿Y subir el An-

gliru con un plato de 42 dientes? (para los amantes al ciclismo). Es decir, que en todos los deportes siempre hacemos cábalas y apuestas muchas veces sin conocimiento y hasta sin respeto. Pero forma parte de este mundo, porque hay muy pocos periodistas que se hayan subido en una moto de carreras o que hayan jugado al fútbol profesional o, simplemente, federado.

Pero no voy a tirar piedras contra mi propio tejado. Hablar de competición ya duele un poco más, y esta vez centrándome en Canarias, pues ya hablamos de algo muy delicado. La velocidad se ha reducido en todas tus especialidades y ya hemos visto, por primera vez, que se suspende una prueba por falta de ins-

critos. Y aquí hemos tocado fondo. La situación no es halagüeña para nadie pero no pensamos que íbamos a llegar a este punto. La única especialidad que hasta ahora nos "sacaba las castañas del fuego" era el motocross y ya vemos que las parrillas se han acortado demasiado. Además los "guerreros" de siempre han tenido problemas y vemos a José Domingo Ruiz como se recupera de su accidente, a Eduardo Pérez, a Jonay Moreno y así varios pilotos que estaban dando espectáculo y calidad que están apartados por necesidad. Lo peor viene porque en principio quedan 4 pruebas por disputarse, dos en Tenerife, una en Lanzarote y una en las Palmas. Esta última parece que no se hará. Y tanto

que gritaron en la asamblea de comienzo de año para tenerla. En fin... la de Lanzarote con el cambio de gobierno en el cabildo también corre peligro y espero que la de Mesa Mota y San Miguel sí sean el colofón a una temporada que se me antoja rara. El 2012 será aún más duro pero seguimos empujando y apoyando.

Esta semana tenía varias reuniones de proyectos, para el 2012, y eso quiere decir que hay cosas por hacer y camino por andar pero todo con mucho esfuerzo y dedicación. Que no hay nada gratis ni regalado y las subvenciones se acortan. Así que animo a todos y no dejen de consultar y exponer sus proyectos que seguro que habrá alguien que escuche y apoye.

Y no me puedo olvidar de un gran motero que además es una gran persona. Dimas, es el alma Mater de la vuelta o concentración de motos de Tegueste. Emprendedor y muy imaginativo. Y lo nombro porque en la última cita de su vuelta tuvo un detalle, para con Eva y conmigo. Eso lo habías hablado y estaba ya entre los tres, pero el quiso expresarlo más grande y más alto. Gracias, pero sabes que por mi parte y también por la de Eva siempre intentamos que nuestras motos salgan o tengan la mayor difusión y tu eres de esos "locos" que hacen cosas lindas y te mereces mucho más que una página de una revista nacional. ¡Gracias amigo!

Yiyo Dorta

Cosas que no se prestan

Cómo perder un amigo

De todos es conocido el dicho de que las cosas de montar no se prestan, es decir mujer y moto ó coche deben ser usados por sus dueños, claro está aplicado al coche y a la moto, pues tengo claro que, "nuestra esposa" no es de "nuestra propiedad". A esto añadiría cosas menos valiosas en lo material pero no por ello menos importantes, un buen libro y casualmente la herramienta que llevas sin usar desde hace tiempo y que días después de prestarla te hace falta de inmediato. Hace unos meses un gran amigo no supo decir que no a un compañero de trabajo, respecto a la solicitud de esta preciosa motocicleta. Tenía programada una excursión de fin de semana a Gran Canaria y la

moto de su propiedad estaba en el taller a falta de un recambio que no había llegado a tiempo. Llega el fatídico viernes en cuestión, apenas unas 5 horas de llevarse la moto, le llama su compañero desde San Nicolas de Tolentino para preguntarle donde estaban los papeles de la moto pues acababan de tener un accidente al ser embestidos por detrás por una Toyota Hilux. Afortunadamente nadie resulto herido y le comenta que los daños de la moto son por la parte trasera, maletas, top, faro y el lateral derecho al caer al suelo tras el impacto, le comenta que los papeles se encuentran en una bolsa bajo el asiento delantero. al colgar el teléfono comienzan sus dudas y miedos, se levanta el correspondiente

atestado en el cual se determina la total culpabilidad del conductor de la Hilux, vehículo que carece de seguro e ITV desde hace 8 meses.

Se solicita al juzgado peritaje y se realiza la correspondiente denuncia. De antemano el "amigo" le comenta que no dispone de dinero para arreglarle la moto y maxime cuando no fue culpa de él. Pasan unos 4 días y comprueban que la moto tiene el subchasis trasero desplazado, llanta y basculante torcido que la reparación se remonta a 8124,57€, eso sí, IGIC incluido.

Conclusión, mi amigo sin moto y su compañero con su moto en perfecto estado. Era tal el desespero, y la necesidad de chillar solo que tenía, que logre que aceptara llevarse la

mía. Subió al Teide y bajo a La Orotava. No se la de veces que me lo agradeció y francamente yo también me quede preocupado. Aunque a decir verdad le deje una de las más veteranas de mi garaje, mi fiel Transalp con más de 20 años sobre sus llantas, no digo neumáticos, pues algunos ya se ha comido.

Cuando parece que las cosas no pueden torcerse más le llega la factura de atención hospitalaria de la pareja en cuestión. Estos le dicen que no tienen dinero para hacer frente a la misma y que debería pagarla porque sino lo denuncian. La verdad no sé por qué concepto como no sea por ser francamente JILIPOLLAS.

No nos parezca mal si alguien se cierra en banda y no

nos presta su vehículo. Mejor quedarnos un rato de mal humor ó tener una bala en nuestro garaje. De todas formas, si él me pidiese mi moto actual, francamente le diría que... ¡No!, ó quizás me lo pensaría, y espero que no lo haga.

El domingo me junté con él en el encuentro de clásicos de Garachico, junto al campo de fútbol y mientras estábamos allí paso un grupo de motocicletas, entre ellas su compañero. ¡Qué cruz! no solo lo tiene que ver y escuchar todos los días sino también el fin de semana.

Y yo me pregunto: ¿quién le está poniendo la pierna encima?

Un saludo

José Gregorio Rguez. del Rosario

Haznos llegar tu punto de vista, con tu opinión nos ayudarás a mejorar.
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, Guillermo Pimienta y Beatriz de la Riva

Fotomecánica: informaMOTOR Impresión: Tfe Print S.A.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Con estos bueyes tenemos que arar..

Saltos cotidianos de altura

Tengo un amigo, Juan, que durante su juventud, se dedicó por completo al mundo de la competición. La equitación fue y sigue siendo su pasión. Los obstáculos y los saltos de altura fueron su especialidad. Tal afición le fue transmitida por su padre que, allá por los sesenta, fue un jockey que logró ganar carreras importantes. Juan dispuso de extraordinarios caballos de las mejores razas y con ellos alcanzó significativas metas deportivas.

Aunque estudió ingeniería nunca perdió de vista el mundo de los equinos. Terminó su carrera y siguió, por algún tiempo, practicando el deporte que tanto le gustaba. Ya casado, y con una parejita de maravillosos hijos, su vida transcurría entre su empleo como técnico en una empresa estatal, su hogar y la dedicación a su familia. Y en el poco tiempo libre del que disponía seguía montando.

Intentó siempre inculcar, tanto a Diana, su mujer, como a sus hijos el amor a los caballos con escaso éxito como suele ocurrir en estos casos.

Ahora ya se encuentra retirado, tras algún accidente con rotura de huesos, seria advertencia de los médicos y el malestar de su familia.

En sus desplazamientos siempre fue un amante de las dos ruedas. Tiene una "moto gorda", tipo enduro, con la que le encanta ir a trabajar.

Me comentaba que cada vez echa menos de menos su pasado como saltador de altura con caballo. Y es que él está encantado y sigue practicando. ¡Eso sí! Ahora con su moto y los "guardias tumbados" que tan de moda se están poniendo en todos nuestros cotidianos caminos.

Se queja de que hay algunos sitios donde los obstáculos están tan pegados que no tiene espacio para alcanzar la



Algunos de los que pisamos son de dudosa legalidad.

velocidad suficiente de manera que los saltos no son tan perfectos como le gustaría. Y, en su interior, teme siempre el rechazo de su cabalgadura.

Les ha encontrado gusto a los deplorables obstáculos, cada vez más comunes, que tanto contribuyen al perfecto deterioro de levas, silent-blocks, bielas de suspensión y amortiguación, amortiguadores y carrocería en general de nuestros atacados y apaleados vehículos.

Personalmente no entiendo que por donde razonablemente no se pueda pasar, por las circunstancias propias del tráfico, de 50Km/h haya alguien que pongamos que por pura estupidez, pase a ¿100?

Y si fuera así, ¿Cuántos serían los locos? Pongamos, exagerando, un 5%. Y ¿no sería más lógico perseguir a esos cinco locos que machacar los coches, del 100% de los usuarios, con los malditos saltos de altura ("guardias tumbados")?

¿Hicieron un estudio serio de lo que es más oneroso para el contribuyente (perseguir a los chalados o los gastos mecánicos que se ocasionan a los vehículos)?

Claro, los que deciden, siguen disparando con pólvora ajena, y munición pagada por los muy indignados pero muy pacientes socios.

¿Nos tendremos que hacer todos tan caballeros como mi amigo Juan?

Así nos va.

José de la Riva

Test en línea para conocimiento general

¿Motorista que circula de forma segura?

En una reciente visita a la web de la DGT me encontré un anuncio cuyo título principal decía "En ciudad y en carretera, el mejor sistema de seguridad es conducir seguro" con un dibujo de un motorista que arrastraba unas letras que decía "Cursos de conducción segura para motoristas".

Con esa frase tan cierta pero al mismo tiempo desconcertante por su significado, continué alimentando mi curiosidad y accedí a un test para motoristas sobre conducción segura. Y me dije: "otra encuesta y de regalo un sorteo para un viaje a Canarias"... pero no, no había regalo, pero parecía interesante.

La web a través de la DGT <http://www.dgt.es/portal/> y en la web Circular en Moto <http://www.enmotomasseguro.com/>

El caso es que observé que 10.528 motoristas ya habían realizado "el examen", y así que puestos me dije pues que no quede, aquí uno más para la investigación de mercado. Las instrucciones parecían sencillas, tan sólo necesita 5 minutos para realizar el test y poder comprobar si soy o no un buen conductor. Debía señalar las respuestas y al mismo tiempo podría comprobar si he superado la prueba.

Con la primera pregunta ya me quede, anonadado con "j" literalmente, al leer:

1.- Al subirme a la moto tengo que tener presente que estadísticamente el riesgo de sufrir un accidente fatal en moto es muy superior al de sufrirlo en coche es de... 5 veces / 11 veces / 18 veces

A ver, yo, habitualmente antes de subirme a la moto como toda persona, conductor y siendo motorista, realizo un

proceso o rito típico de los que nos gustan las dos ruedas. Primero observo los neumáticos y el conjunto en general de la moto, quito el candado, desconecto la alarma, verifico el sistema de encendido y arranque si va todo bien. Seguidamente compruebo los testigos del cuadro, niveles, frenos y otras cosas más según la montura. Sí, porque todos tenemos nuestras manías, como colocarme la cazadora con protecciones, luego el casco, seguidamente el guante izquierdo, luego el derecho, engancharme bien la cazadora y revisar los bolsillos. Que todo esté en su sitio de siempre como las llaves, el teléfono móvil, así continuo chequeando los retrovisores, etc. Pero carajo, repito carajo porque es más fino y educado, pero nunca, nunca y digo nunca, me pongo a pensar en el mismo momento que me subo a la moto o en marcha

en las probabilidades que tengo de tener un accidente fatal con respecto a viajar en coche. Si fuera así no me montaría ni en la estática del gimnasio.

Bien tras este primer susto y revisión de la pregunta, la respuesta correcta es de 18 veces, y decir que no la acerté a la primera, ni a la segunda sino a la tercera y eso que no había más respuestas. El caso es que continué el test con un total de 8 preguntas, y decir que fue muy interesante y para no decir más, lo mejor es que el que lo quiera hacer lo consulte en la web en cuestión, por su propia formación.

Mis resultados la verdad no fueron malos, incluso diría que buenos, teniendo en cuenta que no tenía ni idea de estadística sobre accidentes y tampoco que hay una legislación sobre cascos que según el fabricante hay que renovarlo cada ciertos años, y más si su-

fres un accidente con ese caso, que es de cajón cambiarlo. El resultado que me dieron... de todos los motoristas que han realizado este test hasta la fecha: un 13% ha obtenidos los mismos resultados que usted, un 32% ha obtenido mejores resultados y un 55% ha obtenido peores resultados.

Aunque la primera pregunta a partir de ahora trataré de olvidarla, porque es muy duro cada vez que me suba en la moto, recordarla, no vaya a ser que en vez de un Curso de Conducción Segura, que la verdad me gustaría hacer, pero resulta que no hay Escuelas Permanentes en la Comunidad Autónoma de Canarias, así que evitaré en definitiva tener que ir a otro de tratamiento psicológico para el trauma que me han dejado.

Circular seguro y buena rodada.

José Antonio Fernández

Habitáculo moderno y artesanal con un refinamiento fuera de serie

Nuevo Bentley Continental GT

Bentley Canarias presentó en exclusiva el nuevo Continental GT, el más deportivo y robusto en la historia de este modelo. Así, Bentley pone en escena una mayor calidad de diseño, ingeniería, lujo, artesanía y refinamiento que su icónico antecesor, sin olvidar captar y mostrar el espíritu tan característico del GT.

El Continental GT original, lanzado con éxito en 2003, representó el primer paso del renacimiento de Bentley y definió un segmento del mercado totalmente nuevo. Se trataba de un GT de lujo con una funcionalidad excepcional, fiel al espíritu de gran turismo de Bentley.

En esta ocasión, presenta una nueva carrocería bellamente esculpida, que le dota de una apariencia aún más viva y definida, un interior con unos nuevos niveles en términos de diseño, confort y

Con motor W 12, más potente, con sistema de combustible flexible

lujo artesanal, unos sistemas de Infotainment con pantalla táctil y los altavoces Balanced Mode Radiator, detalles que le hacen único y exclusivo.

El nuevo aspecto del GT es más atrevido que nunca. La clásica calandra de Bentley ocupa una posición más vertical, mientras que el diseño de los nuevos faros, en formato cuádruple tradicional, muestra exquisitos y lujosos detalles, como los faros diurnos de LED extremadamente atractivos.

El aclamado motor de 6 litros y 12 cilindros con doble turbocompresor entrega aho-

ra una potencia de 575 CV y 700 Nm de par motor y viene acompañado de una nueva transmisión Quickshift que

permite la reducción doble de marchas. Gracias a la avanzada tecnología de combustible flexible funciona tanto con ga-

solina sin plomo convencional como con bioetanol sostenible o con una combinación de ambos combustibles.

Redacción



Un exterior esculpido que destila calidad y robustez. Excepcionalmente asistió al acto Sergio Alonso, 2º por la derecha.

La última versión, con 250CV, consume 6,3 litros a los 100 Km

Nuevo Porsche Panamera Diesel

Los Gran Turismo deportivos de Porsche AG refuerzan su capacidad para recorrer grandes distancias sin renunciar a las prestaciones.

Campeón en larga distancia: el Panamera Diesel supera los 1.200 kms de autonomía.

Con una autonomía superior a los 1.200 kilómetros y un depósito de combustible de 80 litros, el nuevo Panamera Diesel es una buena apuesta de berlina GT eficiente. Con los neumáticos opcionales de baja resistencia a la rodadura el consumo es de sólo 6,3 litros a los 100 kilómetros (167 g/km de CO₂) según la normativa europea NEDC: el primer Porsche Gran Turismo con motor diésel de seis cilindros puede ir de Berlín a Bolonia sin repostar. Con los neumáticos de serie las cifras de consumo son igualmente espectaculares: 6,5 l/100 km (172 g/km de CO₂).

El Panamera Diesel afronta, a bajo régimen, elevadas



Como alternativa a la suspensión de muelles convencional, está disponible como opción la suspensión adaptativa.

pendientes o tramos montañosos sin esfuerzo. Su suave motor V6 de tres litros desarrolla 250 CV entre las 3.800 y las 4.400 rpm.

Además, su par máximo de 550 Nm está disponible en el tramo comprendido entre las 1.750 y las 2.750 rpm, lo que le proporciona una gran capa-

cidad de recuperación. Acoplado a una transmisión Tiptronic S de ocho velocidades y alta eficiencia, el seis cilindros turbodiésel consigue que el nuevo Gran Turismo acelere de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos y alcance una velocidad máxima de 242 km/h. El Panamera Diesel está disponible

exclusivamente con tracción trasera.

El motor V6 de tres litros del Porsche Panamera Diesel es una obra de arte de la tecnología diesel. Cuenta con inyección directa por common rail a través de inyectores piezoeléctricos a una presión de 2.000 bar, turbocompresor

de geometría variable (VTG), emisiones ajustadas mediante la recirculación de los gases de escape, catalizador de oxidación y filtro de partículas.

En términos de dinámica de conducción y confort, el Panamera Diesel es un genuino Gran Turismo Porsche. Desarrollado desde su origen como un coche de cuatro plazas, en términos de diseño interior es fundamental el confort individual de cada pasajero del Gran Turismo. A pesar de su perfil plano y alargado, con 4,97 metros de longitud y sólo 142 centímetros de altura, el Panamera Diesel permite que los ocupantes de los cuatro asientos se sientan cómodos. Al nuevo modelo se le reconoce por la palabra "diesel" colocada en las puertas delanteras.

El precio final del Panamera Diesel en España es de 87.646 euros y está disponible desde agosto de 2011.

Redacción



Máxima expresión de deportividad

Presentado el Audi R8 Spyder

Audi Canarias ha querido presentar su modelo más Premium y deportivo de la gama Cabrio en una ubicación única y exclusiva, La Punta Yacht, en Pasito Blanco, en el sur de Gran Canaria. Con este modelo, Audi Canarias quiere reforzar su apuesta deportiva y su apuesta en la gama de los cabrios.

El 4.2 FSI permite al R8 Spyder acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, y alcanzar una velocidad máxima de 300 km/h. Ambas cifras son aplicables tanto para la versión de cambio manual como al cambio R tronic.

Diseño: deportiva elegancia

El diseño del nuevo Audi R8 Spyder es sinónimo de deportividad y elegancia. Sus dimensiones de 4,43 m de largo, 2,65 m de batalla, 1,90 m de ancho, y sólo 1,24 m de alto, le otorgan una presencia realmente poderosa en la carretera.

Como en todo Audi, el elemento más significativo del frontal es la parrilla Singleframe, con una forma ancha, plana y pintada en negro brillante. Una serie de delgadas molduras cromadas decoran sus barras horizontales y verticales.

La larga zaga queda estructurada bajo un relieve envolvente de forma elipsoidal.



Se puede abrir y cerrar la capota en apenas 19 segundos sin pasar de 50 Km/h.

La carrocería

Tres componentes básicos. Los perfiles de aluminio constituyen el 75%, los nudos de fundición en vacío el 8%, y los paneles de aluminio que se integran en la estructura mediante uniones por adherencia suponen el 17% restante. Como consecuencia directa de los progresos en la tecnología del aluminio, tiene una dinámica de marcha excelente y un manejo de lo más ágil.

El concepto de carrocería, pone de manifiesto la competencia con la que Audi combina materiales vanguardistas de construcción ligera. La carrocería SpaceFrame (ASF) es la más ligera de su categoría. Esta carrocería no sólo hace posible una mayor seguridad y un menor consumo, sino que influye también de modo determinante en la maniobrabilidad y el confort de conducción.



Mando del cambio R tronic.



Como en todo Audi, el elemento más significativo del frontal es la parrilla Singleframe ancha, plana y pintada en negro.

La capota

Equipa una capota ligera de lona, una solución ultraligera de Audi firme para un deportivo de altas prestaciones. Su peso, de apenas 42 kilos, mantiene a raya el peso total del vehículo; una ligereza que no le impide filtrar los ruidos externos.

Interior: distinción y confort máximo

El interior del Audi R8 Spyder ofrece un generoso espacio que garantiza un alto grado de comodidad. Tanto el conductor como el pasajero pueden encontrar la posición ideal en los asientos deportivos con sus pronunciados laterales independientemente de su estatura.

Equipamiento

Cuenta con un generoso equipamiento de serie, en los que se destaca, la pintura metalizada, las molduras de acceso de aluminio, el equipo Radio concert con siete altavoces, los faros xenón plus, los grupos ópticos traseros en tecnología LED y el climatizador automático. También ofrece una selección de equipamientos opcionales de alta calidad, donde se destacan, el asistente de arranque en subida, los faros LED y el asistente de luz de carretera, entre otros.

Precio

El Audi Spyder 4.2 FSI 430 CV manual Quattro, desde 145.050 €, en la Red Oficial de Concesionarios

Redacción

MultiserviCar

Taller de CARROCERÍA MULTIMARCA

Tenerife

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

LE OFRECEMOS EL SERVICIO QUE USTED NECESITA

COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

En Lanzarote con el Yaris NG como invitado especial 8ª Convención Toyota Canarias

El evento representa el comienzo del cambio para Toyota ya que supone el punto de partida de un año, 2012, que lanzará al mercado canario un

número de modelos sin precedentes en 12 meses

Mejoras organizativas, la nueva política de comunicación y especialmente el análisis

de los nuevos lanzamientos previstos ocuparon una gran parte de las dos jornadas de trabajo en el NH Hespéride de Puerto Calero en Lanzarote.

Los lanzamientos del Prius Plug in, del Prius +, el Yaris HSD, primer híbrido del segmento B, el 86 que representa el retorno de Toyota a los

modelos deportivos, el iQ EV, Auris en sus versiones gasolina y HSD suponen un reto estimulante para toda la Red de Toyota en Canarias.

Redacción



El Toyota Avensis se caracteriza ahora por su elegancia, por su aspecto deportivo y por su reducción en un 15% en emisiones de CO2.

Acuerdo Cabildo de El Hierro, Endesa y la Alianza Renault-Nissan Movilidad “cero emisiones” en El Hierro

El Cabildo de El Hierro, Endesa y la Alianza Renault-Nissan firmaron un acuerdo de intenciones para fomentar la movilidad “cero emisiones”*, como una medida fundamental para lograr el 100% energías renovables para la más occidental del Archipiélago.

El convenio se firmó en la capital, Valverde, por el presidente accidental del Cabildo de El Hierro, Atilano J. Morales García; el director de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación de Endesa, José Arrojo; el presidente director general de Renault España, Jean Pierre Laurent, y el manager del proyecto “cero emisiones” de Nissan Iberia S.A., Javier Redondo.

- El Cabildo tiene como objetivo convertir El Hierro en
- la primera isla del mundo que
- se autoabastezca con energías

renovables, apoyando el desarrollo de energías limpias y la movilidad libre de emisiones de CO2. La isla ya es conocida internacionalmente por su central hidroeléctrica.

En cuanto a Endesa, su objetivo es facilitar el desarrollo de una red de recarga y servicios asociados que permitan que la movilidad 100% eléctrica sea realidad en El Hierro.

Por último, la Alianza Renault-Nissan enmarca este proyecto en su apuesta por liderar a nivel internacional la movilidad “cero emisiones”, con acuerdos en el mundo entero.

La duración de este acuerdo está fijada hasta el 31 de diciembre de 2012 y será pilotado por un grupo de trabajo compuesto por representantes de todas las entidades implicadas.

En un primer momento, se analizará la viabilidad del proyecto desde distintos puntos de vista: técnico, legal, económico... A continuación, cada socio aportará sus conocimientos y experiencia para la definición de un plan de viabilidad de la movilidad sostenible, teniendo en cuenta las características de la isla.

La Alianza Renault-Nissan compartirá su experiencia en el desarrollo de la tecnología necesaria para poner en marcha un sistema de recarga compatible con sus vehículos.

Redacción



Representantes en el momento de la firma del acuerdo de “Cero emisiones en el momento del uso”

La noche pasó su factura XXII Rally Villa de Adeje

Ya sabíamos de antemano que los tramos preparados por la organización no eran para dejarse dormir. Había de todo, rápidos, lentos, sinuosos, nocturnos, una variedad poco vista en los últimos años.

Desde el inicio de las verificaciones técnico administrativas en el centro comercial Gran Sur teníamos la anunciada pérdida de Santi Concepción, que después de tanto comunicado. se quedó fuera por falta de neumáticos. Pero hablemos de lo interesante que fue la actuación de los que participaron en la prueba que, un año más, estuvo magistralmente organizada por la escudería Villa de Adeje con Poli Delgado al frente.

Inscripción de lujo, 69 equipos, y 11 en regularidad en el rally del sur por excelencia

Primera etapa

En esta etapa del viernes comenzábamos con el sol cayendo sobre el mítico tramo de Atogo que, con sus 6.800 metros, comenzaba a las 19.40 horas y como no podía ser de otra manera se lo adjudicaba el Ford Focus WRC de Marcos Lorenzo y Néstor Gómez con un tiempo de 3:57.70 lejos del segundo más rápido que era Lauren e Iván García. A partir de aquí se formaba un grupo entre el ya mencionado Lauren con Eduardo Domínguez, Cheche Brito, Javier Afonso y José A. Torres que estarían involucrados en una lucha por los segundos muy interesante durante toda la noche. Resaltar que en este tramo se perdían seis unidades que no llegaron a meta.

Subíamos a las alturas con el tramo de Granadilla Vilaflores con 7.870 metros donde lo más relevante fue que Eduardo Domínguez comenzaba a poner tierra de por medio entre el y sus perseguidores que, enfrascados en su lucha particular entre los súper 1.600 y los R3, intercambia-

ban posiciones. Por momentos incluso dejaban atrás al gran canario José Luis Barrios que no podía seguir el ritmo de estos pequeños bólidos. En este tramo se produjo el abandono, por salida de pista, del bravo piloto de Arisa Motor Sport, Raúl Quesada con su Twingo R2, que dejaba en bandeja los puntos a Enrique Cruz.

El tercero de los tramos de la noche: San Miguel Arona. Consistente en la unión de dos míticas subidas unidas para rally. Una de ellas a realizar bajando lo que supuso para las máquinas una dura prueba de frenos y, como en los dos anteriores, seguíamos igual en cuanto a la clasificación. Los dos primeros a ampliar su ventaja y los de detrás a ver quien se llevaba el gato al agua ya que entre el tercer y quinto solo había tres segundos. Luego un breve, y necesario paso por las asistencias, ya que algunos iban tocados en las carrocerías y necesitaban los mimos de sus mecánicos.

En el segundo bucle, ya bien entrada la noche con muchísimo público en los tramos, a la espera de ver pasar los vehículos y todo por decidir del tercero para atrás tomaba la salida Marcos Lorenzo que comenzaba a probar cosas en su vehículo de cara a próximas citas así como Eduardo Domínguez que sacaba una buena renta de sus perseguidores con los que todo, más o menos, seguía igual aunque los Afonso, padre e hijo, perdían comba tras una leve salida de pista. Les costó lo suyo poner el coche sobre lo negro para continuar la marcha.

Segunda etapa

En esta etapa contábamos con los tramos de Playa San Juan Cuevas del Polvo con 9.050 metros, Vera de Erques con 8.430 metros y Tijoco Taucho con 8.550 metros.

Otro juego de tramos variados en su forma

Comezábamos a media mañana con un sol de justicia en todos los tramos que con muy buena asistencia de público esperaban la caravana de salida aportada por Ángel

Bello automóviles con una de sus marcas, Volkswagen, que anunciaba la proximidad de la salida del vehículo numerosos que era el líder desde el principio del rally.

Ya sin Lauren García en liza se adjudicó la segunda plaza Javier Afonso, tercero Antonio Gorriñ que aun siendo más rápidos los dos, que Eduardo Domínguez, no le harían bajar de su segunda plaza.

Una vez llegados a este punto la verdad que la intensidad de la prueba solo iba desde el tercero al quinto clasificado ya que las posiciones estaban bien consolidadas en cabeza.

Sin más llegábamos sobre la 17.30 horas a la emblemática calle principal del municipio de Adeje que tantos grandes pilotos ha visto ganar este rally para inscribir a un nuevo ganador en su historia: Marco Lorenzo y Néstor Gómez con su flamante Ford Focus WRC con un acumulado de 1:05:37. Segundo Eduardo Domínguez y Dailos González con un tiempo de 1:08:06. Tercer puesto en el podio para José Antonio Torres y Mahy García con un tiempo de 1:09:50. En cuarto lugar llegaba Javier y Javito Afonso con un acumulado de 1:10:49. Quintos los gran canarios José Luis Barrios y José A. De Torre.

Comentarios

Marco nos decía que después de la noche se habían dedicado a probar nuevos reglajes para las siguientes citas y agradeció al equipo de mecánicos del Copi Sport.

Eduardo más que feliz, estaba exultante. Era el mejor resultado de la temporada y habían probado cosas nuevas.

Para Torres, la felicidad era más que obvia ya que llevaba dos años fuera de la competición y "estaba que se salía del mono" con todas las emociones. Agradecía todos los que le ayudaron a estar en esta prueba y a los aficionados que le empujaron literalmente.

Texto: Redacción
Fotos: G. Pimienta



Un merecido tercer puesto, tras una larga inactividad, para José A. Torres.



Eduardo tuvo un rally relativamente tranquilo y pudo probar algunos elementos.



El equipo del Copi Sport no falló. Un resultado que les acerca a terminar en lo más alto a final de temporada.

Motegi-Japón. Campeonato del Mundo de MotoGP

Victoria nº 400 para el motociclismo español

TODO POR DECIDIR

El país del sol naciente acogió la carrera más imprevisible de la temporada. Después de meses de incertidumbre si los pilotos acudían a esta cita o no, vimos tres carreras muy dispares. En 125 por fin ganó Zarco, en Moto2 Márquez se hace con el liderato y en MOTOGP Pedrosa ganó una carrera loca, consiguiendo la victoria nº 400 para el motociclismo español y la 38ª de su carrera deportiva.

125cc JOHANN ZARCO, POR FIN

El piloto francés, que hasta ahora llevaba 6 segundas plazas, por fin consiguió la victoria en el mundial de 125. Una carrera que no cumplió ninguno de los guiones previstos, ya que Zarco ganó con mucha autoridad sobre Nico Terol y Héctor Faubel. La clave estuvo en la elección de neumáticos ya que Nico tuvo muchos problemas a final de carrera y tuvo que arrojar la toalla a falta de 4 vueltas y conformarse con la segunda plaza y seguir siendo líder del campeonato pero ahora con 31 puntos de ventajas y con opciones aún de ser campeón en Australia con fallo de Zarco. La hazaña del día fue para el actual campeón de España, Maverick Viñales que rompió su cadena en la vuelta de formación y tuvo que salir de la 36ª posición acabando 4º a tres segundos de Faubel. Fantástico Viñales que es rookie del año y lucha por la tercera plaza del mundial.

MOTO2 MARC YA ES LIDER

La carrera de Moto2 del Gran Premio de Japón no fue lo emocionante que nos tiene acostumbrados, pero no por ello menos interesante. La pole de Marc Márquez hacía presagiar una nueva exhibición del pupilo de Emilio Alzamora, pero no fue así. La carrera fue dominada de principio a fin por Andrea Iannone que, salvo un pequeño error en que cedió el liderato



Podio de 125cc. 1º Johan Zarco, 2º Nicolás Terol y 3º Héctor Faubel.



Por fin Johann Zarco consigue su primera victoria.



Podio de Moto2: 1º Andrea Iannone, 2º Marc Márquez y 3º Thomas Luthi.



Segunda victoria de la temporada para Andrea Iannone.



Marc Márquez ya está por delante de Bradl en el mundial.

a Marc, fue el más rápido, y consiguió segunda victoria de la temporada. Marc que hizo una carrera muy inteligente pensó en los 20 puntos que le daba el segundo puesto y así fue. La tercera plaza para Tho-

mas Luthi que volvía al podio seis meses después. Cuarta plaza para Bradl. El piloto alemán ve recortada su diferencia de 82 puntos que tenía sobre Marc hace 8 carreras y ahora está un punto por detrás del

piloto de Cervera. Nos quedan tres carreras muy emocionantes en las que estos dos pilotos se jugarán el título mundial de la categoría, y tomarán el relevo a Toni Elías. Lástima la caída de Jordi Torres en la pri-

mera vuelta junto a Ricky Cardús. Torres que partía desde la décimo primera plaza y tenía a su alcance el mejor resultado de la temporada.

(Sigue en la pág. 9)

(Viene de la pág. 8)

**MOTOGP
¡QUE LOCURA!**

El Gran Premio de Japón nos ha dejado la carrera más loca de MotoGP de los últimos años y no llovía.

Además pudimos soñar con un triplete español porque durante 5 vueltas tres españoles estaban en el podio: Pedrosa, Lorenzo y Bautista. Pero vamos por partes. Dovizioso, Simoncelli y Crutchlow se adelantaron en la salida y fueron penalizados con una pasada por la calle de garajes (*ride-through*). Los dos primeros iban en el grupo de cabeza. Además Rossi se tocó con Lorenzo en la segunda curva y abandonó la carrera obligando a salirse también a Spies. En una vuelta perdimos 5 pilotos que podían estar luchando por la victoria. Más tarde se van

por los suelos Barberá, Bautista y Toni Elías cuando iba en 6ª posición.

Casey Stoner, que realizó una salida perfecta, parecía que iba a pasearse en el circuito Honda pero una pérdida de frenos hizo que se saliera y tuviera que remontar hasta la tercera plaza. Pedrosa se encontró con la primera plaza que no abandonó hasta la bandera a cuadros. Lorenzo no pudo aguantar el ritmo de Dani y se tuvo que conformar con la segunda plaza recortando 4 puntos a Stoner.

El mundial sigue sin decidirse pero la próxima carrera en casa de Stoner hace presagiar que el piloto australiano vuelva a recuperar la diferencia.

Texto: Yiyo Dorta
Fotos: Yiyo Dorta y Redacción



Podio de MotoGP en Japón, circuito de Motegi 2011: 1º Dani Pedrosa, 2º Jorge Lorenzo y 3º Casey Stoner.



Pedrosa aprovechó las circunstancias de una carrera muy anormal.

**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**

Campeonato de España de Velocidad. Albacete, 4ª de 7

A rio revuelto...

El Campeonato de España de Velocidad acudía por segunda vez en la temporada al Circuito de la Torrecica, Albacete, el circuito que tanto queremos y que tanto adoramos. Los pilotos tenían la segunda cita veraniega con tierras manchegas y no defraudaron. Con dos campeonatos igualados: en Moto2, Jordi Torres y Carmelo Morales empatados a puntos. En Stock Extreme, Barragán con un punto sobre Silva, y el de 125GP con un margen de 16 puntos de Rins sobre Márquez. ¿Quién da más? Pero pronto todo se volvió un poco loco.

125GP. Pecco Bagnaia se estrena.

Los pupilos de Emilio Alzamora Rins y Márquez comandan la clasificación general y se reparten la victorias pero el pequeño italiano, que el equipo caixa Cataluña Repsol ha incorporado esta temporada, progresa con mucha facilidad y rapidez. Francesco Bagnaia ya trató de tú a tú a sus compañeros en la pasada carrera de julio en este circuito y ahora no iba a ser menos. Partió de la pole y se hizo con el triunfo sin problema alguno. Bien es cierto que pronto se le pusieron las cosas muy bien ya que Rins tenía dificultades con su moto en la vuelta de calentamiento y no pudo arrancarla por lo que perdió todas las opciones de triunfo. Por su parte Márquez se cayó en la primera vuelta dejando el camino libre a su compañero. Las dos carreras que faltan serán un mano a mano entre Rins y Márquez por el título pero el joven italiano dará más de un susto a los dos y puede ser el juez del campeonato.

Stock Extreme. Segunda de Silva.

El dominador de las tres primeras carreras del año y hasta ahora líder, Santi Barragán, ya tuvo problemas en julio y ahora volvió a encontrarse con un Silva que está atravesando su mejor momento desde que fue

- Campeón de España de Supersport allá por el 2003. Consiguió
- la pole con un tiempo bueno y



Primera victoria en el CEV, en 125GP, para el italiano "Pecco" Bagnaia.



Javi Del Amor. Tercer puesto a pesar de su condición física. El alicantino Adrián Bonastre vuelve al podio 4 años después.



Segundo triunfo consecutivo para Ivan Silva líder provisional de Stock Extreme.



Jordi Torres es líder del campeonato de Moto2 en solitario.

además dominó la carrera con claridad. Barragán solo podía luchar por la segunda plaza y Del Amor, que la semana anterior tuvo una fuerte caída en unas sesiones libres, logró una meritoria tercera plaza a pesar de su condición física. El campeonato es un duelo de Kawasaki y en Valencia tenemos el primer asalto. Barragán va muy bien allí y Silva no quiere sorpresas de ningún tipo. Cualquier fallo por parte de alguno dejará el primer título de la categoría para el otro.

Moto2 "Como corres Jordi Torres".

Ese texto es de una pancarta que llevamos muchos años leyendo en el circuito de Montmeló dedicada a Jordi Torres. Y en Albacete no defraudó. Él junto a su compañero Morales que lideran la clasificación con dos primeros puestos y dos segundos cada uno tenía o debía tener un desempate en esta carrera. Los dos hacen el mundial de Moto2 y los dos llegaban mermados físicamente por lesiones producidas en caídas en el mundial. Carmelo un poco más que Jordi pero marcaban diferencias a pesar de todo. Carmelo solo aguanto 7 vueltas el empuje de Torres y lo dejó marchar para que lograra su tercera victoria de la temporada. Pero lo bonito estuvo en la lucha por el tercer cajón del podio. Ramos, Bonastre, Moreno, Tizón, Russel, son los que más opciones tenían para hacerse con esa tercera plaza que en cada carrera queda libre ya que las dos primeras, hasta ahora, siempre tenían nombre. Y esta vez fue el piloto de Motorrad Competición que lidera Manuel Alonso quien se hizo con una trabajado y merecido podio. El alicantino no se creía que estuviera en la tercera plaza, pero supo llevar su AJR hasta ese lugar. Una caída a falta de dos vueltas que provocó la bandera roja, dejó tocado a Iván Moreno que luchaba por puesto de honor.

En Valencia la ausencia de Carmelo Morales podría dejar el título a Torres.

Con los Red Bull imparables y un Button inspirado. Alonso cuarto. F1 Singapur. Otra victoria de S. Vettel

Cuando llevamos una temporada dominada por los Red Bull, y con Sebastian Vettel dominando y batiendo todos los records, a cinco carreras del final, llegamos a la especial cita de Singapur. Un circuito en el que Fernando Alonso, de las cuatro veces que se ha celebrado, siempre estuvo en el podio y venció en dos ocasiones.

La situación de Ferrari sigue en la misma tónica de lo acontecido hasta ahora a lo largo del año: muchos problemas para pelear por la cabeza y sin opciones para destronar a Red Bull.

En los puestos de salida, para la carrera, tras las clasificaciones: primera línea para Red Bull, 1º Vettel, 2º Webber, segunda línea para McLaren, 3º Hamilton, 4º Button, tercera línea Ferrari, 5º Alonso, 6º Massa, cuarta línea Mercedes, 7º Rosberg, 8º Schumacher, quinta línea Force India, 9º Sutil, 10º di Resta.

Alonso volvió a realizar un inicio magistral y se puso tercero tras Vettel y Button.

Hamilton que al salir había caído hasta la 8ª posición adelantó a Schumacher y se puso 7º.

En la vuelta siete Alguersuari estaba 18º y Buemi 15º.

Vettel seguía marcando vueltas rápidas y se distanciaba de Button. Webber rodaba más rápido que Alonso que no lo pasó bien para defender su tercera posición con problemas de neumáticos. Webber adelantó a Alonso con relativa facilidad. El español entró a cambiar ruedas, y cuando se incorporó era 11º.

Hamilton penalizado con un paseo por boxes por tocar a Massa y hacerle pinchar al adelantarlo.

Con toda la movida Alonso estaba quinto. Los problemas del español han sido también para Webber que ha tenido que parar y ha perdido posiciones.

Alguersuari, que ya cambió sus ruedas, se vió favorecido por el baile de paradas.

Di Resta retuvo demasiado a Alonso que tenía de nuevo a Webber acosándole por el tercer puesto.

Vuelta 26. Vettel, 1º, seguía cómodo. A 20 segundos Button. Webber seguía pegado a Alonso que entró a cambiar ruedas. Vuelta rápida de Schumacher 1:53,096. En la vuelta 28 es Massa el que realiza la vuelta rápida 1:52,550.

Accidente de Schumacher que hizo que el coche de seguridad entrara en pista.

Las dificultades para adelantar a los doblados hicieron que Webber encontrara la forma de adelantar a Alonso alejándose del español debido al

mejor ritmo de carrera. Vettel se volvía a marchar en solitario.

Cuando faltaban 8 vueltas la carrera estaba estabilizada. 1º Vettel, 2º Button, 3º Webber, 4º Alonso. Hasta el final sin nada que destacar.

Alguersuari acabó con un accidente tras una discreta actuación.

Los dos Hispania consiguieron acabar, 19º y 20º, a cuatro vueltas de la cabeza.

Vettel no es matemáticamente campeón pero es cuestión de tiempo. Al ritmo que lleva nadie lo podrá impedir.

Próxima cita Japón el 8 de octubre.

Texto: José de la Riva
Fotos: Redacción



La presencia de los dos de Red Bull en el podio es una constante de 2011.



Vettel dominó la carrera de principio a fin. Los Ferrari siguen con más voluntad que posibilidades.

Gran Premio Singtel Singapur de F1 2011

Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos.
1	1	Sebastian Vettel	RBR-Renault	61	1:59:06.757	1	25
2	4	Jenson Button	McLaren-Mercedes	61	+1.7 seg.	3	18
3	2	Mark Webber	RBR-Renault	61	+29.2 seg.	2	15
4	5	Fernando Alonso	Ferrari	61	+55.4 seg.	5	12
5	3	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	61	+67.7 seg.	4	10
6	15	Paul di Resta	Force India-Mercedes	61	+111.06 seg.	10	8
7	8	Nico Rosberg	Mercedes	60	+1 Vta	7	6
8	14	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	60	+1 Vta	9	4
9	6	Felipe Massa	Ferrari	60	+1 Vta	6	2
10	17	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	60	+1 Vta	11	1
11	12	Pastor Maldonado	Williams-Cosworth	60	+1 Vta	13	
12	18	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	60	+1 Vta	14	
13	11	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	60	+1 Vta	12	
14	16	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	59	+2 Vtas	17	
15	9	Bruno Senna	Renault	59	+2 Vtas	15	
16	20	Heikki Kovalainen	Lotus-Renault	59	+2 Vtas	19	
17	10	Vitaly Petrov	Renault	59	+2 Vtas	18	
18	25	Jerome d'Ambrosio	Virgin-Cosworth	59	+2 Vtas	22	
19	22	Daniel Ricciardo	HRT-Cosworth	57	+4 Vtas	23	
20	23	Vitantonio Liuzzi	HRT-Cosworth	57	+4 Vtas	24	

Clasificación provisional de pilotos Mundial F1 2011

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos.
1	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	309
2	Jenson Button	Británico	McLaren-Mercedes	185
3	Fernando Alonso	Español	Ferrari	184
4	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	182
5	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	168
6	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	84
7	Nico Rosberg	Alemán	Mercedes	62
8	Michael Schumacher	Alemán	Mercedes	52
9	Vitaly Petrov	Ruso	Renault	34
10	Nick Heidfeld	Alemán	Renault	34

Hasta 19 clasificados

Tras los nueve primeros meses del año Seat, líder del mercado español

- SEAT acumula 20 meses consecutivos liderando el mercado doméstico

- El Ibiza y el León, entre los cinco modelos más vendidos en lo que va de año

- El “Nuevo Plan SEAT E” continuará vigente durante el mes de octubre

SEAT continúa con su firme liderazgo de ventas en el mercado español de automóviles. Con un total de 56.932 unidades vendidas, SEAT reafirma su posición como marca líder, situando al Ibiza y al León entre los cinco modelos más vendidos en nuestro país en estos primeros nueve meses del 2011, según los datos hechos públicos hoy por las asociaciones de fabricantes (Anfac) y de vendedores (Ganvam).

De esta forma, la marca española acumula 20 meses consecutivos liderando el merca-



Una interesante gama, una calidad fuera de toda duda y unas condiciones comerciales adecuadas están dando a Seat unos magníficos resultados.

do, lo que demuestra que la calidad, el diseño innovador y la tecnología de los modelos de SEAT están siendo apreciados de una manera preferente por

los compradores españoles. Por su parte, el “Nuevo Plan SEAT E” puesto en marcha en el mes pasado, continuará en vigor durante el presente mes

de octubre. Hay que recordar que gracias al renovado “Plan SEAT E”, el cliente particular se beneficia de un descuento en Canarias de 2.000 € adicio-

nales a las habituales ofertas de cada modelo por la entrega de un VO de más de 8 años o 160.000 kilómetros.

Redacción

Con la Eurocopa de 2008 en las instalaciones del Grupo Rahn La Copa del Mundial 2010 en Tenerife

Con motivo del recibimiento de la Copa del Mundial 2010 y Eurocopa de 2008, numerosas autoridades locales y aficionados se dieron cita en las instalaciones de Los Majuelos del Grupo Rahn. El acto sirvió también para dar a conocer las nuevas instalaciones, tras la incorporación de Chevrolet a la red de distribución de Rahn para la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Durante el acto inaugural, el presidente del Cabildo, Ricardo Merchior destacó los esfuerzos que está realizando Rahn en materia de innovación, con la apuesta decidida que está haciendo para la implantación del coche eléctrico, así como el trabajo realizado por la compañía para seguir progresando, a pesar del complicado contexto que está viviendo la industria del automóvil.

Juan Vilella, presidente del Grupo Vilella Rahn, manifestó que la incorporación de Chevrolet a la oferta del Grupo es un paso importante para la compañía, que permitirá aumentar su actividad de venta y posventa así como crecer en el mercado canario.

Por su parte, Gartzzen Aurtentetxe, Director General Rahn Cars, señaló que el evento supone el inicio de una nueva etapa que permitirá a Rahn afrontar nuevos retos. Añadió que el Grupo espera tener una buena acogida por parte del público canario, gracias al

gran atractivo que presentan los automóviles Chevrolet, y gracias también a todas las garantías de una empresa como General Motors. Por último, agradeció a la marca la posibilidad de traer la copa a las instalaciones del grupo y así brindar a todos los canarios la

posibilidad de visitarla y fotografiarse junto a ella.

El pasado 1 de agosto el Grupo Rahn se convirtió en el nuevo concesionario oficial en exclusiva de Chevrolet para la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Redacción



Responsables del Grupo Rahn, autoridades municipales, Consejera de Deportes y Presidente del Cabildo de Tenerife en el acto de bienvenida.

Con gran afluencia de público y diversas celebraciones

Nuevo record Subida a Tamaimo 2:52.489

Barquetas

Andrés Vilariño dejó para la posteridad un tiempo que se antoja muy difícil de batir: 2:52.494. Sabiendo que José Manuel González ha sido en los últimos años el hombre más rápido en esta especialidad y se quedó a más de seis segundos del vencedor. También destacar a Pedro Javier Afonso que hizo el tercer mejor registro pero no pudiendo bajar de los tres minutos. En cuanto al otro piloto invitado José Antonio Aznar no pudo llegar a hacer buenos tiempos ya que el Osella PA20, preparada para la ocasión, se paraba en todos las mangas por problemas de combustible aunque dejó grandes pinceladas de su conducción.

Carrozados

En este apartado la lucha estuvo más abierta. Ángel Bello y Juan Luis Cruz estuvieron dándose cera deportiva

que termino con la victoria de Juan Luis, con 3:08.467, dejando a Ángel a tan solo 0.235. El tercer puesto fue a parar a las manos de José Francisco Acosta.

Resulta muy difícil, después del podio, destacar a algún piloto ya que todos hi-

cieron las delicias de público. Pero de mojarnos lo hacemos sobre todo con José Maria Ponce que, tras unos años sin correr en Tenerife, con todo el cariño que los aficionados le mostraron y que le siguen teniendo, llego muy emocionado al parque cerrado.

Homenaje a Mauro García. Andrés Vilariño cedió su trofeo a la familia del deportista fallecido unos días antes de la prueba. Agradecer a la Escudería Barliamotor el gran espectáculo que nos brindó tanto deportivo como organizativo. Primero por reunir a más 100

inscritos y además por el perfecto desarrollo de la prueba tanto en los horarios como en la seguridad del tramo.

Quedamos con un buen sabor de boca y ya estamos a la espera de la próxima edición.

Redacción
Sigue en págs. 20 y 21
www.informamotor.com



Los vencedores en carrozados y barquetas. De izq. a dcha.: P. J. Afonso, A. Bello, J. F. Acosta, J.L. Cruz, A. Vilariño y J. M. González.

31º Rallye de Terror. Nueva Victoria del equipo de Copi Sport Lorenzo/Gómez con BP Ford Focus WRC

La celebración de la 31ª edición del Rally de Villa de Teror, segunda prueba del Regional con coeficiente 10, supuso un nuevo triunfo para los actuales subcampeones de Canarias de Rallyes, Marco Lorenzo y Néstor Gómez, con el BP-Ford Focus WRC de la Red Ford de Canarias, lo que les coloca no matemáticamente, pero sí a un paso de lograr su primer título regional de rallyes, que además llevaría como regalo añadido batir el record de juventud en lograrlo, desbancando de ese puesto honor al «Precoz» Luis Monzón.

El rally que discurría en la zona central de Gran Canaria, y con formato 3x3, tenía como centro de atención el largo tramo de Fontanales-Las con sus 60 kms totales cronometrados, y que sin duda sería el gran protagonista del rally, tal y como se esperaba.

En su primera pasada, el piloto de Siam Park y la RTVAC se mostraba incómodo, al sorprenderle una fina lluvia en su parte inicial y niebla en la intermedia, con unos duros tarados de suspensión, a lo que se añadía que era su primera conducción con el Focus WRC sobre piso mojado. Aun así la diferencia tras el primer bucle respecto al Skoda WRC de Ponce era de tan sólo 13". En la reunión del equipo durante la primera asistencia de la jornada, y conscientes de la dificultad de vencer a los líderes en su terreno, se decide no arriesgar pero sí mantener el ritmo y la presión para no permitirles una fácil victoria. En la salida de la segunda pasada por los 20 kms de Fontanales, Ponce penaliza 10" viendo reducida su ventaja a menos de 5 segundos. Los dos pilotos se lanzan a por el rally, saliendo ahora Marco en primer lugar

y mejorando su tiempo anterior en medio minuto, mientras que Toñi toca una llanta y pierde más de 4 minutos en el cambio de rueda, dejando la victoria en bandeja al piloto de BP y Ford. A partir de ahí, se decide bajar el potencial del motor del Focus y conservar

la mecánica de cara a un final de temporada con apretado calendario, y logrando una cómoda victoria con más de minuto y medio sobre el segundo clasificado.

Lorenzo felicitó a su rival en la llegada: «Toñi es el rival más difícil con el que me he

medido, y si no fuera por el error que tuvo hubiera ganado el rally. Ha hecho una gran carrera, pero la realidad es que nosotros también luchamos por la victoria con todas nuestras fuerzas y eso hace que nuestro triunfo sea igualmente merecido.»

Redacción



Pos	Piloto	Vehículo	Ptos.
1º	M. Lorenzo	Ford Focus WRC	628
2º	Barrios	Subaru	492
3º	E. Cruz	Ford Fiesta R2	432
4º	E. Domínguez	Misubishi EVO X	390
5º	A. Marrero	Honda	360

Un pinchazo de T. Ponce con su Skoda le privó de una merecida victoria. Lorenzo se encuentra a un par de puntos del título.

Máximos requerimientos de diseño con toques dinámicos

Nuevo Mercedes Benz C200 CDI

El Grupo Rahn, representante de la marca en Tenerife puso en nuestras manos una berlina de la moderna Clase C. Convence en el exterior y el interior. Su expresivo diseño conjuga dinamismo y elegancia de forma incomparable. Las nítidas líneas le imprimen un carácter impetuoso, mientras que la gran calidad de los materiales, empleados en el habitáculo, confirma las ambiciones de un Mercedes-Benz.

Exterior

El diseño exterior se basa en el moderno canon estético de Mercedes-Benz, con una lograda combinación de líneas nítidas y superficies grandes y serenas, que refleja el elevado nivel técnico de los vehículos. Una vivencia óptica para cualquier observador.

El frontal acentuado mediante piezas de la carrocería de nuevo diseño, como los paragolpes, los faros y el capó, dota al vehículo de una presencia dominante.

Embellecedores laterales y faldón trasero subraya el dinamismo de la Clase C de forma impresionante.



Diodos LED en los pilotos traseros.



Luces diurnas por banda de diodos.



Extensa selección de llantas.



Retovisores con intermitente integrado.

Interior

La impresionante configuración del exterior se prolonga en el habitáculo con detalles como el nuevo tablero de instrumentos con visera sobre el cuadro de instrumentos, superficies de alta calidad y nobles molduras que reflejan la calidad del diseño.

En las líneas de acabado ELEGANCE y AVANTGARDE, un cuadro de instrumentos con visualizador TFT en color integrado mantiene siempre informado al conductor.

El puesto de conducción ergonómico y los asientos confortables se integran a la perfección en el concepto de diseño interior.

Nuevos materiales para los tapizados y nuevos conceptos cromáticos resaltan el diseño del interior, al igual que las molduras de gran tamaño de aluminio o madera.



Pantalla multifunción con GPS.

Paquete AMG

Los paquetes de equipos AMG subrayan el lado deportivo de la Clase C Berlina. El paquete deportivo AMG realiza sus ambiciones deportivas con el faldón delantero y trasero específicos de AMG o las llantas de aleación AMG, así como con otros muchos llamativos equipos. El AMG Performance Studio satisface cualquier deseo de personalización del C 63 AMG. Los equipos más exclusivos de carbono y las optimizaciones técnicas más innovadoras recrean la sensación pura del automovilismo.

Máxima potencia y suavidad de marcha con un consumo reducido.

Los motores diésel de la Clase C Berlina presentan dos características que han sido incompatibles durante mucho tiempo: máxima capacidad de aceleración y suavidad de marcha. Al mismo tiempo, son más austeros que nunca, gracias al uso de tecnologías innovadoras desarrolladas por el departamento de investigación de Mercedes-Benz.



Interesante surtido de motores.

MOTORES

Seis de gasolina desde 1796 hasta 6208cc, y seis diésel desde 2143 hasta 2987cc.

El cambio

La tecnología de transmisión innovadora transmite con suavidad a la calzada la potencia de los distintos propulsores. En función de la motorización, cajas de cambio perfectamente armonizadas garantizan la potencia adecuada y una alta eficiencia en todo el margen de revoluciones.



Cambio automático de 7 velocidades.

El nuevo cambio automático 7 velocidades de rendimiento y consumo optimizado 7G-TRONIC PLUS es la nueva estrella en la gama de transmisiones de Mercedes-Benz. Un consumo más bajo de combustible y secuencias de cambio casi inapreciables brindan un elevado confort, tanto en trayectos cortos como largos.

Siete marchas adelante: un escalonamiento más amplio entre la marcha más corta y la más larga, unido a menores saltos entre las distintas relaciones, aumenta el confort de conducción.

Nivel ideal de número de revoluciones para un consumo más bajo de combustible, unido a secuencias de cambio casi inapreciables.

Precio

Se puede adquirir, en el concesionario para Tenerife, desde 28.800€.



La agilidad es un concepto mágico en la berlina Mercedes Clase C equipada con un gran número de medidas BlueEFFICIENCY y tecnologías ecológicas.

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



Glass Goggomobil T 250

De la infinidad de pequeños automóviles que circularon por las carreteras alemanas durante el período del milagro económico, solo unos pocos lograron consolidarse. En un principio, el exitoso Goggomobil debía conformarse con unas puertas delanteras (como el BMW-Isetta) y un techo arrollable; pero su constructor Han Glas pensó que su obra debía ofrecer a los ávidos compradores algo más que una solución de emergencia sobre ruedas. Por consiguiente, Glas cambió de idea y en 1955 sacó el Goggomobil

como un vehículo de pequeñas dimensiones pero que ya tenía el aspecto de un auténtico automóvil. A pesar de su minúsculo tamaño, el Goggomobil se reveló como un coche completamente apto para ser utilizado en el día a día.

Redacción

Marca	Glas Goggomobil
Modelo	T 250
Cilindrada cc	247
Cilindros	2
CV	13,6
kW	10
Fabricación	1955-1969
Uds. Fabricadas	210.531

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

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

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

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

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



Saca tu lado
más salvaje.



ŠKODA Yeti desde 15.990€. Único en su especie.

Estás en la oficina, tienes un mal día, de esos en los que te encantaría desaparecer, coges tu Yeti, el todoterreno de Škoda y lo consigues. Atraviesas la ciudad, no hay nada que le haga sombra ni que se equipare a él.

Único en su especie, es el más fuerte y seguro de todos y con su increíble precio y espacio, será imposible que cualquier fiera se le resista.

Equipamiento:

ESP, llantas de aleación, aire acondicionado, maletero modular, paquete de cuero, cristales tintados, conexión de audio, sensores de aparcamiento, radio mp3, 6 airbag, 5 estrellas EuroNCAP, jumbo Box, motor TSI, indicador multifunción.

Síguenos en 

Carlos Larrodé: Un deportista ejemplar

Homenaje a un COPILOTO

Hoy quiero hablarles de una figura que, aunque muy relevante, siempre está en segundo plano en el mundo de los rallyes. Todo esto viene a raíz de lo sucedido en el de Teror 2011.

¿Qué es un copiloto?

Los que conocen algo de rallies saben de quien se trata. El copiloto, ese personaje siempre a la sombra del piloto, del entrevistado, del de la foto. Bien pues tan importante como éste es el señor que normalmente se sienta a la derecha. El que, además, tiene un asiento igual de incomodo pero mas bajo que el del piloto (con el único propósito de bajar al máximo el centro de gravedad del coche). Y que, con apenas visión, tiene la misión de guiar al piloto por los tramos con un galimatías de símbolos y marcas que habitualmente solo ellos conocen y que igualmente dependiendo del ritmo que él imprima hará que el coche vaya más o menos rápido en su marcha. Esta parte es la mas conocida de su cometido porque si que hacen más cosas, y no menos importantes, como puede ser el entregar el carné de ruta en cada control horario de salida o entrada, calcular y revisar que los tiempos realizados estén de acuerdo con los tiempos dados por los cronometradores. También es su tarea guiar al piloto en los tramos de enlace siempre atento al horario previsto con los inconvenientes de estar muy atento si hay, embotellamientos, cortes o cambios de horario dictados por la organización. Al mismo tiempo, fuera del coche, se ocupa de coordinar al equipo de mecánicos con las exigencias del piloto, hacer que revisen las presiones de neumáticos, que comprueben la cantidad de combustible, que se realicen los posibles fallos detectados en el último tramo, prever las necesidades para el próximo, etc. Con todo esto no es de extrañar verlos por los parques con un maletón con todo lo necesario para realizar estas misiones sin olvidar

uno o dos relojes con la hora exacta de la organización que suele ser tomada antes de la salida del rallye (hora oficial) y comprobarla en la entrada de verificaciones.

Copiloto y ritmo de marcha

Contando con todo esto son muy pocos los errores que cometen en esa labor que muchísimos de ellos adoran aun sabiendo lo difícil y estresante que puede llegar a ser. Todos recordamos alguna vez haber oído a un copiloto como Luis Moya que solo lo entendía su piloto, Carlos Sáinz, pues era muy difícil entenderlo para los profanos en la materia.

El equipo entrena para saber cuál será el ritmo. En la carrera cada uno tiene su papel muy concreto. Una cosa está clara cuando un equipo funciona como tiene que ser: El piloto conduce y el ritmo lo lleva el copiloto.

Reflexión y homenaje

Injustamente, muy injustamente, a veces se nombra, ej.: José M^a Ponce ha hecho 3:23,345. No es admisible. Se debe decir: Ponce/Larrodé han hecho 3:23,345. O se dice Marcos Lorenzo ha ganado el Rally Villa de Teror en lugar de: Lorenzo/Gómez han ganado el Rally Villa de Teror. Tampoco sería normal decir: Loeb no pudo terminar el rallye X. (Y... ¿Elena si?). Sería normal decir Loeb/Elena no pudieron terminar...

En pocas palabras: el copiloto es un señor tan de carne y hueso como el piloto. No es la caja de herramientas ni una centralita. También suda, tiene emociones y sufre al mismo tiempo que su compañero. Se merece el mismo respeto.

Cuando se trabaja en equipo puede haber errores que, como los triunfos, se reparten entre todo el equipo. En este caso todos, y digo todos, los

integrantes del equipo estaban con su copiloto. Que a pesar de haber cometido el error, la pena, se repartió entre todos, como debe de ser

A Carlos Larrodé una persona entrañable y trabajadora donde las haya decirle que, después de tantos años, un borrón no rompe el espectacular palmares conseguido hasta el momento. Y más éxitos que vendrán, pues lo luchadores no se rinden, y viendo el homenaje que ha recibido con las palabras de apoyo del equipo a su copiloto así como el que sus propios compañeros de deporte, contrincantes en el asfalto, que le subieron al podio, si o si, para entregarle el trofeo de subcampeón de este rally que gano en el asfalto.

Que esto sirva para recordar y homenajear a todos aquellos que en algún momento de sus carreras deportivas sintieron el calor y el ánimo dado por sus propios rivales en el fragor de la competi-

ción y los abrazos de amistad y apoyo una vez terminada la contienda.

Por lo tanto...

Con esta premisa podemos y queremos hablar de un copiloto, de un SEÑOR, con mayúsculas, como Carlos Larrodé. Un joven copiloto pero de dilatada experiencia. Acompaña desde hace tiempo a toda una estrella del automovilismo canario: José Maria Ponce.

En el Teror de 2011 los dos tuvieron la mala fortuna de de vivir en propias carnes el haber perdido un pedazo de podium ganado en la carretera. Un simple error en un cálculo al entrar en un control horario. Ya acababa la prueba. Era el último que se hacía para entrar en parque y había que ver la cara que se le quedo Carlos en el momento que el comisario le daba la noticia con la pregunta: ¿Qué has hecho Carlos? ¿No has hecho la resta? Tan pasmada se quedo Esther, cronometradora y amiga, porque al final en el mundillo somos todos como amigos, como la cara de Carlos que se desencajaba. Había echado a perder todo un día de carreras por un simple error de un minuto.

Detalle ejemplar

Un poco después tuvimos la suerte de hablar y entrevistar a su piloto, José Maria Ponce, que sin perder esa eterna sonrisa que le caracteriza nos comentaba que él se había equivocado muchas veces durante los tramos y que siempre fue animado y corregido por su compañero que se sentía ganador en este día.

Que, a pesar del error, solo tenía palabras de agradecimiento para su compañero, su amigo, para el cómplice en tantas batallas de las que salieron victoriosos.

Aprovechó la entrevista para agradecer a Carlos su minucioso trabajo gracias al cual consiguieron tantos éxitos.

¡Ánimo Carlos!, Lo del Teror 2011 está olvidado.



Carlos Larrodé es un experimentado copiloto, un magnífico deportista y una gran persona.

José Manuel encontró rival en San Bartolomé

Subidas a Fataga y San Bartolomé

Se disputaron las subidas de Fataga y San Bartolomé, como siempre conjuntas, pruebas de montaña enmarcadas, una en el regional y la otra en el interinsular de Gran Canaria y organizada por la Escudería Maspalomas en unos parajes naturales espectaculares de la zona sur de la isla.

La inscripción para la prueba fue bastante interesante en participantes ya que, entre los pilotos habituales del regional de montaña, se unían los del interinsular de Las Palmas, mas la Copa Yaris Talleres Emma y seis clásicos en regularidad sport llegando a sumar un total de 60 inscritos.

Se comenzaba temprano para las verificaciones técnico administrativas en la estrecha carretera a la entrada de Fataga de donde partieron ya 58 de

los participantes. No comparecieron dos de los inscritos.

Entrenamientos

Nada más comenzar, con los clásicos por delante, se perdía una unidad de esta categoría por salida de pista retrasando la prueba durante un buen rato. Pero una vez retirado el vehículo seguimos la prueba con regularidad y con algunas sorpresas en la meta como la de Julián Falcón que ganaba a Diego Rodríguez por algo mas de dos segundos y algo mas de cuatro a José Manuel, el gomero.

En cuanto a los carrozados Ángel Bello le daba gas a su Audi sacándole casi dos segundos al Porsche de Modesto Martín haciendo valer su tracción integral. Tercero en los entrenamientos fue Rubén Curbelo, joven piloto gran ca-

nario, que a los mandos de su nueva montura demuestra ser muy rápido en esta pasada. Aunque en meta con el 5º mejor registro perdíamos a Félix García Duran (Monchi) por rotura de embrague haciéndole perder toda posibilidad de puntuación para el regional.

Primera Oficial

Con estas premisas y con el asfalto cada vez mas caliente salíamos en las mangas oficiales después de la revisión de los vehículos en parque de trabajo.

Caliente se ponía en el apartado de barquetas ya que Julián volvía a ser el mas rápido pero ya José Manuel se le acercaba bastante. En cambio Diego, aunque bajando su registro, se veía relegado la tercera plaza.

Ángel volvía a bajar su

tiempo en esta pasada y el amigo Modesto, como una pegatina detrás, rebajándole la distancia entre ellos dejándola en tan solo 673 milésimas. En esta pasada aparecía entre los más rápidos el espectacular piloto Anyelo Padrón que había tenido un pequeño roce en la pasada anterior. En cuanto a Rubén y Samuel andaban ahí enfrascados en su lucha por el cuarto y quinto puesto.

Segunda Oficial

Ya en la definitiva se mascababa la tensión tanto en carrozados como en barquetas ya que los de cabeza les separaba unas centésimas. Emocionante fue en todo momento ya que según llegaban a meta iban bajando los registros anteriores siendo en barquetas Jose Manuel González el ganador con un tiempo de 2:58.401dejando

la segunda plaza a Julián Falcón con 3:0.819. La tercera para el combativo Diego Rodríguez a más de nueve segundos de la cabeza.

En cuanto a los carrozados el más rápido, como era habitual, fue Ángel Bello que clavaba el mismo registro que la pasada anterior dejándolo en 3:13.381. La segunda plaza para el Porsche de Modesto Martín que se quedaba de nuevo a menos de un segundo del Audi. La tercera plaza en esta última pasada fue para Samuel Marrero pero sin llegar a bajar los tiempos de Rubén Curbelo ni de Anyelo Padrón de la manga anterior lo que dejaba al bueno de Anyelo en tercer cajón del podio aun llegando, en esta pasada a la meta, con dos llantas rotas y faltándole una cubierta.

(Sigue en la pág. 19)



Doblete en carrozados para Angel Bello que ganó las dos carreras.



2º de carrozados en las dos carreras Modesto Martín. Otro que obtuvo el doblete



3º de Carrozados en Fataga Anyelo Padrón.



3º de Carrozados en San Bartolome: Rubén Curbelo.

(Viene de la pág. 18)

**San Bartolomé
Mucho calor
y asfalto deslizante**

En San Bartolomé esperábamos ver algo más de espectáculo, tras lo que había pasado en Fataga, y la verdad que la emoción fue poca ya que en la categoría de barquetas

Julián no dio muchas opciones al rápido José Manuel que se quedaba fuera tras la primera oficial por rotura de bomba de frenos y Diego con muchísimos problemas de suspensiones no podían estar a la altura de los anteriores con lo que la composición del podio fue: Julián Falcón en lo más alto seguido de José Manuel y tercero Diego Rodríguez.

En cuanto a los vehículos carrozados comentar que An-yelo Padrón estaba lejos de la cabeza después del percance en la última de Fataga pero Rubén y Samuel pusieron algo más de salsa para pelear por la tercera plaza ya que no eran más rápidos que los dos de cabeza, tanto el de autos Ángel Bello como el de Mosan Motor, estos se daban su “cera deportiva” quedando, en la de entrenamientos, a centésimas de nuevo con el del Audi por delante y en la 1ª oficial Bello perdía mucho tiempo llegando a quedar a más de 5 segundos de Modesto y este llegando a meta con una fuga de agua por un manguito.

Ya en la definitiva el piloto tinerfeño Ángel Bello se imponía al gran canario Modesto Martín por tan solo 5 décimas configurado los dos de cabeza. Nos faltaba conocer al tercero en el cajón que no era otro que Rubén Curbelo.

Comentarios

Nos comentaba Modesto Martín que había corrido todo lo posible para alcanzar al Audi pero que no había podido ser y que felicitaba a Ángel por ese doble triunfo.

Ángel, por su parte, bastante satisfecho con esta salida y el doble triunfo conseguido, agradeció especialmente este resultado a su equipo por el trabajo realizado antes y durante la prueba.

Julián andaba muy contento por lo conseguido ya que sabía que José Manuel era un hueso duro de roer pero que le había plantado cara deportiva y al final consigue ganarle una de las pruebas.

El gomero, como cariñosamente conocemos a José, estaba bastante contento con el resultado ya que gana la prueba del regional, que era en la que tenía más interés en puntuar, y también nos decía que sabía de la rapidez de Julián y que había dado todo para ganarle y así lo consiguió en una y no pudo ser en la otra. La bomba de frenos falló en la bajada de la primera oficial no pudiendo salir en la última y menos mal que no fue en carrera que habría supuesto un posible percance.

La próxima cita del regional de montaña, Tamaimo, para la que ya hay confirmados pilotos como José María Ponce al que se rendirá un merecido homenaje. Igualmente un buen elenco de pilotos peninsulares y de todas las islas que seguro que harán una inscripción mas que de lujo para la prueba del sur de Tenerife.

Texto: Redacción
Fotos: G. Pimienta



José Manuel González fue primero en Fataga y segundo en San Bartolomé.



Julián Falcón fue segundo en Fataga y primero en San Bartolomé.



Diego Rodríguez repitió resultado. 3º en Fataga y 3º en San Bartolomé.

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



Con gran afluencia de público y diversas celebraciones Subida a Tamaimo (cont. viene de la pag 13)



Uno de los homenajeados: José María Ponce que recibió el aplauso y el calor de todos los aficionados.



Podio de carrozados de la 37ª Subida a Tamaimo. 1º Juan Luis Cruz, 2º Ángel Bello y 3º José F. Acosta.



José F. Acosta con su Porsche 911 GT3 se clasificó en tercer lugar con un tiempo de 03:21.816.



Ángel Bello “se las tuvo con Juan Luis Cruz” pero al final fue segundo con 03:08.702.



Una bonita lucha con Angel Bello dió como resultado la victoria de Juan Luis Cruz en carrozados. En la segunda manga marcó su mejor tiempo con 03:08.467.

Subida a Tamaimo (cont. viene de la pag 13)

Fotos: Guillermo Pimenta



Tercer clasificado en barquetas. Pedro J. Afonso con Speed Car GTR. 03:03.052



Segundo clasificado en barquetas. José M. González con BRC. 2:59.326



El vencedor en barquetas, en un gesto que le honra, cedió su trofeo a la familia de Mauro García homenajeado en la prueba.



Andrés Vilariño prometió volver a Santiago del Teide, "Es una de las rampas mas espectaculares de toda Europa y tenéis a la mejor afición" declaró. Nuevo record de la prueba: 02:52.494