



Rallye de Canarias
Vencieron los Vallejo

Página 19



F1 Montmeló: Kimi;
Alonso rompe motor

Página 22



También con nosotros: Carlos Checa En el Mundial Superbike - Valencia Páginas 14 y 15

Entrevista: Toñi Ponce Pág. 21 / Dani Amatriaín Pág. 4 / Skoda Motorsport: Pág. 20

skodacanarias.com



SIMPLY CLEVER



Škoda Octavia

desde **15.990€**

Y ahora en toda la gama Škoda
SEGURO A TODO RIESGO GRATIS Y NO PAGUES HASTA VERANO*

* Seguro a todo riesgo gratis con franquicia de 360€ gratis durante el primer año con la compañía Zurich y para motores de hasta 140 CV. Oferta válida hasta el 31/05/08 para vehículos financiados con Škoda Credit. PVP recomendado en Canarias para Škoda Octavia Classic 1.6 102 CV. Emisión de CO2 (gr/km): 130-188, consumo promedio (l/100km): 4,9-7,9

CUATROMOCIÓN Avda. Asuncionistas, 44 esquina Avda. de Bélgica. Tlf.: 922 201 116

AUTOS CANO CANO Avda. Santa Cruz, 175. San Isidro. Granadilla. Tlf.: 922 390 511

JUFEPA Centro Comercial El Trompo, local 8. La Orotava. 922 328 171

En un mes: mundial de Moto GP, de Superbike y CEV Yo también estuve allí

Creo que en varias ocasiones he escrito alguna frase como: "soy un afortunado de vivir un fin de semana sí y otro también las motos que me apasionan". Pero estos meses de marzo/abril me han devuelto muchas cosas que creí dormidas por un momento. Si bien, la pasión siempre la llevas dentro, no así la ilusión de una carrera cada fin de semana. Son muchas cosas que intervienen para tener siempre intacta la necesidad de vivir un fin de semana de motos.

Moto GP

El pasado gran premio de Jerez, tras 22 años yendo a esta carrera, me sacó de una monotonía en la que había caído durante los últimos grandes premios. Notaba como la gente sigue acudiendo a Jerez como una moda, una rutina o una "juerga" motera y eso no lo comparto. Jerez es

sobre todo el mejor gran premio del mundial porque la afición es única, pero es única en el circuito y entendiéndolo de motos, no por las idioteces que se han hecho fuera del circuito. Después de tantos años, mi interés y mucho menos mi ilusión, no pasa por ese tipo de emociones, mi interés está dentro de la pista y con la gente con la tienes el honor y orgullo de hablar o compartir curva, eso sí es vivir el motociclismo.

Superbike

Pasado Jerez me fui al mundial de Superbike, y tengo que confesar, que no iba con mucha ilusión. Mis anteriores carreras de este campeonato no eran precisamente lo mejor que había vivido. Pero este Valencia fue diferente. La presencia de muchos españoles en superbike era motivo de expectación. Mi

gran disfrute era ver a esos pilotos que tengo en el CEV, sí, sí, en el campeonato de España de Velocidad, esos amigos que comparten ratos y ratos de charlas, de motos, de risas, de sufrimientos, de amarguras, de desilusiones, de anécdotas, pero sobre todo de amistad y de mucho cariño. Fuertes, Morales, Lozano, Torres, Noyes, Ortega, Tizón, Rossel, Caldeiro, Bonastre y sobre todo mi ídolo: Dani Arcas.

Con ellos pude volver a engancharme a este mundial y desear que llegue la siguiente carrera. Gracias a todos ellos por aportar nuevas emociones a un aficionado a esto de las motos.

CEV

Pero lo mejor estaba por llegar. Después de cinco meses llegaba la primera carrera del CEV, ese campeona-

to que adoro y que es lo mejor que he vivido. Ese campeonato que llevo ahora para la revista MOTOCICLISMO, ese campeonato pequeño pero más grande por dentro que cualquier mundial. Ese campeonato que te transmite la necesidad de disfrutarlo, ese campeonato lleno de vida, de alegrías humildes, de humildes pasiones, de gente humilde, de historias mágicas, de grandes momentos... cuánto escribiría de este CEV que me enganchó hace ya 8 o 9 años. ¡Que bonito!

Una primera carrera que enamoró a todos, una primera llena de reencuentros, de cariño. Una primera carrera donde triunfó un canario: Steven Trujillo, humildes dentro de los humildes pero que conquistó Valencia y a los valencianos. El resto, periodistas, familiares, auto-

ridades, organizadores, quedaron maravillados de este joven canario, que "llegado de África", como nos dicen a los canarios, aterrizó en Valencia y levantó el vuelo para el resto del año. Felicidades paisano.

¿Me explico?

Si llegado este punto siguen pensando o piensan que no soy afortunado quiere decir que no sé transmitir lo que vivo en las motos, pero aseguro que vale la pena. Cualquiera que tenga la oportunidad que no la pierda, sobre todo Mundial de Superbike y CEV.

Y destacar que ya esta publicación tiene su sitio en el mundial de MOTO GP, de SUPERBIKE y el CEV ya lo tenía conquistado. informaMOTOR LAND crece.

Texto: **Yiyo Dorta**

Con sabor nostálgico Memoria Histórica

No desearía comenzar estas líneas, como he dicho en otras ocasiones reflexiones en voz alta, hablando de política, cosa que me interesa pero desconozco y mucho menos discrepando con quién en muy escaso tiempo atrás fue ratificado por las urnas como presidente del gobierno español, y la memoria histórica a la que me refiero no es la que sr. Zapatero propone sino la enfocada solo al mundo que nos apasiona a muchos de nosotros.

Dentro de esa memoria histórica me hubiera gustado contarles las sensaciones vividas este domingo tras disfrutar del triunfo de un sensacional Alonso, de un no menos rapidísimo Sordo ó por ejemplo del dominio de los españoles en Superbike, pero no ha podi-

do ser y lo que podemos comentar son las buenas sensaciones de boca que nos han dejado cada uno de ellos.

Un magic Alonso que, por un motivo u otro, nos encandiló en los entrenamientos del sábado y nos hizo poner de pie a la espera de la llegada de Kimi, el cual lo supero en última instancia y nos dejó un regusto agrídulce a la espera de lo que podría suceder en la carrera del domingo, donde la conclusión que podemos sacar es que se está más cerca, pero no parece suficiente.

Nos hubiera gustado ver a Sordo, recibiendo su primer trofeo en lo más alto del podium, pero no pudo ser aunque demostró que está cerca y que Citroën después del extraño accidente de Loeb, tiene

un baluarte en alza, quizás ya se esperaba más de él y esperemos que tenga la oportunidad futura de seguir dentro de la marca de los chevrones.

En superbike, tanto Checa, como Xaus y un renovado Fonsi, están en la pomada y con muchas posibilidades de luchar por el título, quizás dependiendo más de Troy que de ellos mismos.

Y aquí es donde emplearía la famosa memoria histórica y me gustaría volver unos años atrás, no digo que mejores pero por lo menos más boyantes. Me gustaría volver a disfrutar de un Rallye de Canarias, Trofeo el Corte Inglés con denominación de origen, como aquel por ejemplo año 1984, con el triunfo de Terry Kaby y la adversa me-

teorología ó como aquellas cinco ediciones continuas con triunfo de Sainz. Me gustaría volver a ver una próxima edición del Rallye Norte con inscripción de lujo lo que sería, aún siendo al igual que la temporalmente desaparecida subida a la Guancha, un test de la situación real del automóvil en Tenerife.

Me gustaría por otro lado ver de una vez por todas algo que permita que todos los motoristas que deseen disfrutar de sus hipersónicas motos no tengan que seguir jugándose en Los Loros, El Escobal ó La Chiquita entre otros.

Bueno en Hungría ganó Sainz y Nadal sobre su superficie mágica no fallo. La próxima estaremos más cerca en el

resto de las modalidades, y donde si quiero solo utilizar esa parte de memoria sería en que no se repitan esos pavorosos incendios que ya desolaron islas y destrozaron familias hace unos años y que nos han tenido preocupados por la información que nos llegaba a través de muchos medios.

Nos leemos el próximo mes y seguro que seguiremos disfrutando del triunfo de los nuestros, motos, rallyes, F1, etc. seguirán, con nuestra extraordinaria cantera, haciéndonos disfrutar de momentos de los que tanto nos gustan

Un saludo.

Texto: José Gregorio Rguez. del Rosario

	sumario	6	Nissan Cup/ Sub.Hermigua	12	CEV Valencia	18	Avalancha Renault
P		7	Duo de estrellas KIA	13	CEV Valencia	19	El Corte Inglés
2	Opinión	8	Premio Fiat/ Fiorino	14	Mun.Superbike Valencia	20	Skoda Motorsport
3	Publicidad	9	Hyundai i10	15	Mun.Superbike Valencia	21	Entrev. Toñi Ponce
4	Entrevista a Amatriaín	10	El nuevo Audi A4	16	VW Passat / Audi A3	22	F1 Montmeló
5	Eva Ávila / de la Riva	11	GP Portugal Estoril	17	Kia Cee ´d líder	23	Pasatiempos

InformaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

Edición, dirección, maquetación y redacción: José de la Riva (610 73 20 37)
josedelariva@informamotor.com
Dpto.Comercial, dirección y redacción: Sergio de Mesas (Mv. 620 23 08 70)
sergiodemesas@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com www.informamotor.com
Colaboran: E. Avila, Y. Dorta, J.G. Rodríguez; G. Pacheco; S Jr. y N. de Mesas
Fotomecánica e impresión: Recoprint Güimar S.L.
Nº Depósito Legal: TF 387-2006



Más cerca de lo que creías.

Golf desde 14.990€

**Con los precios Volkswagen,
tienes un Golf al alcance de la mano.**

Tener un Volkswagen al alcance de la mano no es tan complicado como pensabas, depende de cómo lo mires: ¿cerca o lejos? Fíjate bien, es muy fácil conseguir el tuyo. Calidad Volkswagen a un precio muy asequible. Ya casi puedes tocarlo...¿lo sientes?

Acércate a tu Concesionario Oficial de la Red Volkswagen Canarias.
¡Hay un Volkswagen esperándote!

Fox desde 8.715 €	New Beetle desde 17.355 €
Polo desde 9.580 €	Eos desde 24.260 €
Golf desde 14.990 €	Tiguan desde 23.950 €
Golf Plus desde 18.460 €	Passat desde 21.860 €
Jetta desde 18.310 €	Touareg desde 39.990 €
Touran desde 19.595 €	



Das Auto.

Entrevista al mánager de Jorge Lorenzo

Dani Amatriain: sin prisa pero sin pausa

La llegada de Jorge Lorenzo a Moto GP puede marcar una antes y un después en la categoría reina del motociclismo mundial. Si bien pilotos como Pedrosa o Stoner han llegado rápido y con buen pie, el joven piloto mallorquín, parece, sobre todo por su personalidad, el nombrado a sustituir al gran Valentino Rossi. Su desparpajo, su personalidad, su "chulería", su osadía, pero sobre todo su gran pilotaje lo han convertido en el piloto de moda.

Su mentor, Dani Amatriain lo ve con optimismo pero con mucha calma, paso a paso.....

Yiyo.- ¿cómo se inició Dani Amatriain en las motos?

Dani Amatriain.- Empecé a correr con 16 años, con una JJ Cobas haciendo el campeonato de España, muy pronto al campeonato de Europa y el mundial de Superbike. Y así durante 24 años que llevo ya en este mundo.

Y.- ¿Como te sientes cuando dejas de ser piloto?

D.- Imagino que como todo el mundo. Pero en la vida hay momentos que tienes que tomar decisiones importantes y saber cuando tienes que decir basta. Seguramente cuando lo dejé podía haber corrido cuatro años más en moto, pero ya con 30 años pensé que podía hacer otras cosas en la vida. Cosas importantes, tenía la fuerza y las ganas para otras cosas. Creí que llegué a un nivel que no podía superar con nuevas metas y era consciente que tenía que correr ya por dinero o simplemente por correr. Era mejor bajarme de la moto y hacer otras cosas.

Y.- ¿se pierde la chispa?

D.- Es muy difícil decirlo así. Cualquiera piloto, sea campeón del mundo o no, cuando llega el momento de decir adiós a un deporte que lleva practicando muchos años es muy duro y sobre todo si eres campeón supongo que mucho más. Esa es una decisión muy importante y ahí también los grandes campeones tienen que hacerlo.

Y.- Decides hacer un equipo. ¿Cuántas puertas tocas que se cierran?

D.- No, empecé a trabajar fuera del mundo de la moto y curiosamente coincidió que Emilio Alzamora necesitaba un manager. Le eché una mano y me fui implicando y complicando más. Paralelamente al trabajo fuera del mundo de las motos, me iba bien con Emilio, en la primera temporada hizo tercero en el mundial y empecé a encauzar mi carrera dentro de las motos nuevamente. Con los años llegué a un acuerdo con una escuela de formación para crear Monlau Competición y una escuela de formación de mecánicos y ahí está todo el currículum que llevo detrás.

Y.- Cuando empieza tu autonomía como equipo, ¿traes un camino hecho?

D.- Empezó realmente con Emilio pero como corríamos con Mationi yo hacía de intermediario entre la escudería y la búsqueda de patrocinadores. Luego con el tiempo me encargué de montar el equipo de 250 en Monlau cuando Emilio subió. Y finalmente con Fortuna hace 5 o 6 años, montamos con Robert. Ahí fue definitivamente el montaje real, pero teníamos equipos en el campeonato de España y Europa donde fui formando a Jorge y otros pilotos. Entre todos conseguimos sufragar los gastos para los campeonatos.

Y.- ¿Te has planteado dejarlo?

D.- Este es un mundo muy bonito y apasionante. Pero también hay momentos difíciles, que surgen cosas que nos las buscas ni pretendes. Intento ir por la vida trabajando y luchando. He tenido la suerte de tener patrocinadores que han confiado en mí. Me han ayudado y estoy súper agradecido. Pero hay veces que te suceden cosas que te quitan las ganas de seguir luchando, si no fuera por el amor o la pasión que tienes por el deporte. Ahora llevo muchos años en esto y es el deporte que quiero, es lo que hice como deportista y ahora como profesión y de momento seguimos para adelante.

Y.- Cuando tienes dos pilotos gallitos en un mismo equipo, ¿qué haces? Barberá y Jorge.

D.- Es difícil. No hay nada escrito sobre qué hacer, ninguna fórmula. Intentas navegar y entender a cada piloto que tiene una pasta especial. Esta es mi filosofía cuando he tenido algún conflicto. Trabajar muy de cerca con ellos. Tienes que estar siempre ahí para entenderlo.

Y.- Ahora estás en la cresta con Jorge, ¿pero cuántos pilotos se han quedado por el camino?

D.- Con Jorge todo es diferente. Comencé con 10 años, era un proyecto de futuro y las cosas han ido saliendo bien. Con él tengo una relación que abarca algo más que las motos, es una relación personal muy especial. Tiene algo más que una relación manager piloto. Hemos tenido que convivir mucho juntos porque empezó muy pequeño y por una serie de circunstancias y razones, nuestras vidas se han unido mucho. El ahora está donde está. Hay pilotos que llegan y otros no. La vida es así y la suerte en la competición es fundamental.

Y.- ¿Tienes algún piloto en la recámara?

D.- En estos momentos lo único que tengo es el proyecto de 250 y 125. Ya tengo muchísimo trabajo y quiero ver como van las cosas este año. Estoy muy contento de que Jorge haya ido a Moto GP, estoy contento con el equipo de 250 con Alex Debón que por fin haya te

nido la oportunidad de tener una moto oficial, con Aleix Espargaró que pueda demostrar cosas y con el equipo de 125 de Derbi, con un proyecto bonito para nuestro país y tener un título mundial de futuro si esto tiene continuidad. Estoy muy centrado con lo que tengo y no pienso en nada más. Ya tengo algunos años. y debo pensar en mí.

Y.- ¿Tienes ilusión en un equipo de Moto GP tuyo?

D.- En estos momentos no. Piensa que estoy representando a varios pilotos del campeonato del mundo. Esto me lleva mucho trabajo, cada vez más y tengo suficiente. Y ya Jorge me da muchas satisfacciones.

Y.- Jorge ha llegado a Moto GP y se ven ya sus buenas maneras, si es campeón del mundo este año, ¿cual sería la siguiente meta?

D.- Eso sería improbable y casi soñar. Estamos hablando en Jerez, sábado y no quiero pensar más allá de la carrera de mañana. Y cuando hablamos Jorge y yo, no miramos más allá de lo que toca cada semana. La competición es muy compleja. Cada año buscamos motivaciones y Jorge es muy ambicioso. Y ahora estamos donde estamos. Y nos centramos en eso.

Y.- ¿Que importancia tiene el dinero en el motociclismo?

D.- Es fundamental porque sin el no puedes hacer equipo ni hacer nada. Ni crecer pilotos. Es uno de los trabajos amargos de este negocio con el que tienes que luchar cada año. Aunque desde fuera parezca fácil y sencillo no lo es. Hay que buscar patrocinadores, convivir con ellos y trabajar y que estén contentos. Te lleva mucho tiempo y dedicación y sólo lo sabe el que lo pasa. En el mundo del motor es muy importante el dinero.

Y.- Pol Espargaró

D.- Esta pasando un momento complicado porque la moto no va bien. Pero cuando consigamos una estabilidad mecánica en 4 o 5 carreras las motos irán ya bien. El lo hará bien y será un año bueno. Junto con Olivé dará resultados buenos para Derbi.

Y.- Ahora están en la cresta, ¿como trata la prensa a Jorge?

D.- Jorge esta ganando y esta monopolizando los medios de comunicación por los resultados. Por su simpatía y porque se le está conociendo un poco más de lo que se le conocía. Está creciendo como persona y tiene que madurar y seguir creciendo y aún tiene que crecer, madurar y también tendrá que equivocarse alguna vez porque tiene 20 años y hay que darle tiempo.

Y.- Has leído la biografía?

D.- Evidentemente.

Texto y Foto: Yiyo Dorta



Dani Amatriain, con Jorge Lorenzo, no quieren pensar más allá de la próxima carrera

¿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: redaccion@informamotor.com tendrás noticias nuestras.

El carismático deportista ha publicado sus memorias **Jorge Lorenzo: "por fuera" desde dentro**

No soy nadie para realizar una crítica literaria, para eso hay especialistas en lingüística, narrativa, etc., ... Pero como sé que no puedo ser imparcial ante lo que voy a escribir, me he decidido a escribir un artículo de opinión sobre un libro. Sin más aspiraciones que las de dar a conocer una lectura, un libro, repito sin poder dar una opinión objetiva. Por dos razones: la primera de ellas es que el autor del libro también es un gran amigo y con éste amigo en concreto he tenido multitud de disputas, pero somos amigos porque nos hemos respetado mutuamente, a pesar de nuestra disparidad de opiniones. La segunda es que el protagonista del libro es uno de mis pilotos favoritos, el piloto del Mundial con más fuerza de los que conozco, y le conocí cuando cumplió su sueño de subir a una moto en el mundial de 125 cc, el día que cumplió 15 años.

Jorge Lorenzo "Por fuera desde dentro" es el relato de la vida de un joven de 20 años, bicampeón del Mundo

de 250 cc. ¿Demasiado joven para escribir una biografía? Quizás. Pero considero que es el momento ideal para que la gente, el público, los aficionados le conozcan. Lo más notorio de la vida de Jorge Lorenzo ha sucedido en los últimos cinco años, pero todo lo que conocemos de Jorge es el fruto de las circunstancias que se han desarrollado a lo largo de su vida.

Si hace poco más de dos años Lorenzo se comportaba como un niño malcriado, descarado y a veces hasta insolente, en la actualidad conocemos a un Lorenzo más mediático, pero también más sonriente, amable y educado. Lorenzo ha aprendido a pensar antes de hablar. Y ese proceso de niño a hombre es una parte importante de este libro escrito por Ernest Riveras. En él he encontrado cartas escritas por Jorge y dirigidas a él cargadas de amor, de cariño hacia el niño y también de reproches por parte de quienes le rodean. He descubierto a un apasionado de la lectura, otro punto a su favor para seguir siendo una incondicional admi-

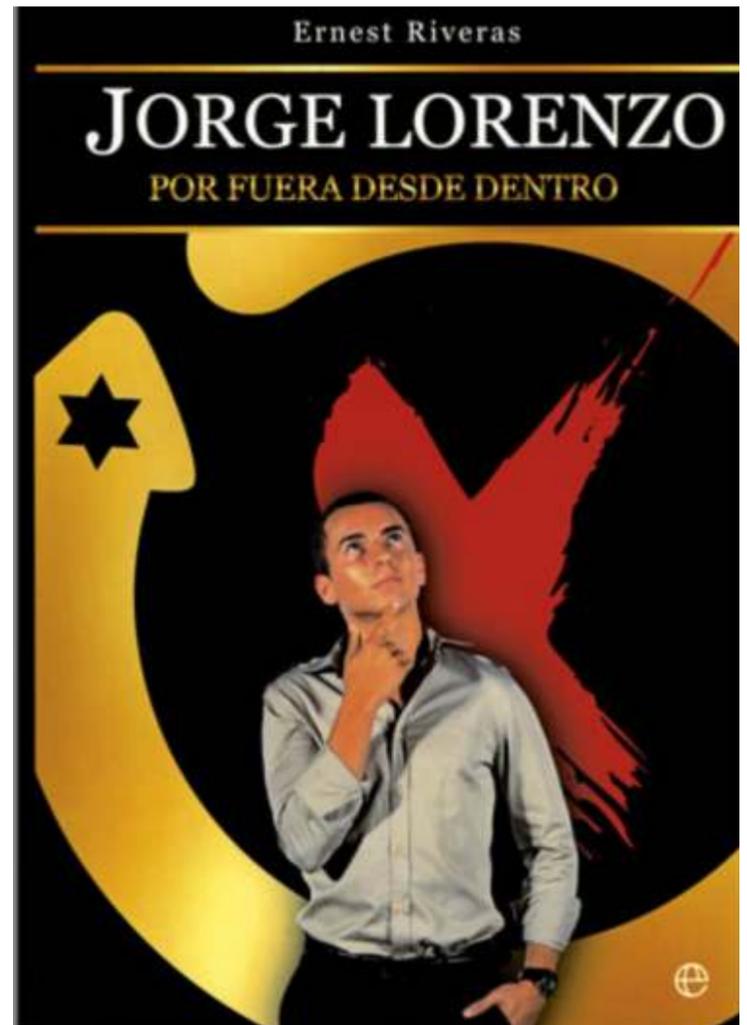
radora. Otro punto a su favor, a pesar de lo que se diga, es su padre, Chicho, quien ha sido mi compañero y una de las personas más especiales que he conocido durante mi vida.

A Jorge Lorenzo se le quiere o se le odia, es de esas personas que no tienen término medio, despierta o lo mejor o lo peor de los aficionados, pero no deja indiferente a nadie. A todos, a sus fans y a sus detractores, les recomiendo la lectura de esta biografía que yo "devoré" en tan solo dos días. Sus fans disfrutarán de conocerle mejor, de verle como una persona cercana, que reconoce sus errores y que es tal y como le ven.

A sus detractores este libro les servirá para conocer los motivos que hacen que Lorenzo sea como es, quizás siga sin gustarles, pero entenderán por qué. Espero que disfruten de la lectura, que les apasione tanto como a mí.

Gracias Ernest, este libro es un regalo.

Texto: Eva Ávila



En ningún deporte el entrenamiento es tan difícil **Entrenar con coche: "ciencia ficción"**

Uno de los problemas, en la práctica del automovilismo, común con la mayor parte de los deportes es, de una forma evidente, el entrenamiento.

Pero en pocos se puede decir que sea tan complicado como en nuestro deporte. Nos centramos exclusivamente en el mundo de los rallyes.

En cuanto a la puesta a punto física del equipo humano no hay problema. Hay gimnasios, correr para estar en forma no es difícil, se puede optar por realizar infinidad de ejercicios físicos que ayudarán a estar a la altura en el momento que la carrera nos exija, hasta la saciedad, todo lo que podamos poner "en el asador" para ser un poco mejor que los demás. Todo por la mejor clasificación.

Pero nosotros competimos con un "aparato". Y no es, precisamente, unas barras paralelas, una pértiga, unas mazas, un aro o una cinta... Nuestro aparato es un coche (más o menos aparato) pero un coche. El coche hay que ponerlo a punto y esto tiene su com-

plicación. Hay que probarlo en su hábitat natural: la carretera. Habitualmente son coches que producen un poco más de ruido del que puedan hacer los coches normales de calle. Por esa circunstancia, en cuanto están en acción "cantan". Aparte de, por supuesto, respetar a los demás y cumplir con las normas del tráfico, los deportistas del motor son discriminados, son perseguidos, son criticados, son, "atención", multados, etc.

Solamente la comprensión y la benevolencia de la benemérita, en muchas ocasiones, permite salir de algún apuro a los deportistas siempre que no se produzcan situaciones comprometidas o de riesgo para la seguridad vial.

Mientras los entrenamientos, igualmente fundamentales, para otros deportes son igual de tediosos, no son peligrosos, ni perseguidos (ni lo deseamos).

Se intenta pedir permiso a las autoridades, acotar un trozo de carretera, vigilar todo lo que se mueve, probar, y poner a punto, el coche sin pe-

ligo para nadie. Pero esto se convierte en un problema cuando los que pretenden hacer lo mismo son muchos. Si nuestro deporte es un deporte que arrastra masas, ¿Por qué están tan discriminados los que lo practican? Todo son trabas y zancadillas.

El segundo deporte en número de aficionados: el fútbol. ¿Se imaginan si no pudie-

ran entrenar con soltura y normalidad? O por ello ¿fueran perseguidos? Es impensable. Ellos tienen campos alternativos y muchas facilidades.

Cuando hay elecciones se habla de un circuito, ¿les suena?, que podría ser la solución para muchos problemas. Se dice, entonces, que hay voluntad política. Hablas con los responsables políticos y te

das cuenta, que es verdad, que tienen voluntad. Están convencidos de la conveniencia de poder contar con tales instalaciones. Pero pasan las elecciones y todo queda en "buena voluntad". Todo queda en el olvido hasta los próximos comicios. Así una y otra vez...

Lamentable pero cierto.

Texto: José de la Riva



Es lamentable ver como la afición es inversamente proporcional a los apoyos institucionales

Rallye de Canarias Trofeo El Corte Inglés Copa Nissan: Rosales con autoridad

La Copa Nissan Micra tiene su primer líder de la temporada en la figura de Antonio Rosales. El subcampeón del pasado año se impuso con autoridad en esta primera cita de la temporada de la copa de Arimotor y Brisamotor, confirmando así su condición de favorito en la batalla por el título. Lo acompañaron en el podio Aarón González-César Pazos y Osmundo Ramírez-David García, que durante la etapa del sábado mantuvieron un interesante mano a mano por la segunda posición.

Rosales y Nuez supieron aprovechar su perfecto conocimiento de los tramos de las dos primeras secciones para hacerse fuertes en el liderato. Así, al cierre de los seis primeros tramos -de los que se disputaron cinco por una neutralización del TC2- ya tenían una ventaja de 56,5" respecto al segundo clasificado. Al término de la primera etapa ya sumaba casi minuto y medio y con esa tranquilidad afrontó la segunda y definitiva jornada de cuatro tramos. Al final, victoria amplia igualando así el resultado del pasado año y

convirtiéndose en el primer líder de la Copa Nissan Micra.

Tras Rosales y Nuez otro de los equipos que ya pisaron 'cajón' hace un año aunque escalando un peldaño. Aarón González y César Pazos empezaron con tiento este rally, ya en el quinto tramo tomo posesión de la segunda plaza en detrimento de Osmundo Ramírez y David García. Mediada la primera etapa estos dos equipos se mantuvieron en un puño, pero poco a poco y sobre todo después de la última sección del viernes y la consiguiente neutralización de El Parador-Lomo Magullo, González tomo aire y pudo hacer una segunda etapa más tranquila. Finalmente, el segundo y tercer clasificado quedaron separados por 19,6 segundos.

Con un planteamiento de rallye conservador, Octavio Hernández y Cristian González dieron por buena su cuarta posición por delante de Jese Ramos -que llegaba arrastrando una lesión en la mano derecha y sufrió bastante dolor durante las dos jornadas- y Alejandro Ramos. Antonio

Santana y Omar Godinho tuvieron un buen debut en la Copa Nissan Micra al alzarse con la sexta posición, seguidos de Fredy Hernández-Alberto Jabato (séptimos) y de Nicodemus Santana-Eduardo González, que se hundieron en la general hasta la octava plaza al sufrir una leve salida de carretera en el quinto tramo.

Hubo que lamentar un total de cuatro abandonos en el rally más duro de la temporada con sus doce tramos cronometrados repartidos en dos etapas. Especialmente difícil fue la primera, cuando se registraron las dos salidas de carretera de José González-Miguel A. Castillo y Noé Armas-Moisés Mejías, en am-

bos casos de carácter leve. Problemas eléctricos dejaron fuera de competición también a Alexis Rivero-Zemeida Díaz cuando peleaban por un puesto entre los tres primeros y a Fran León-Iván Moreno.

Redacción
Foto: José de la Riva



La Copa Nissan, una de las atracciones del rallye. Rosales y Nuez, como se ve en la foto, no iban de paseo

La prueba se presentó en la Gomera IX Subida a Hermigua. Trofeo Nav. Armas

La Escudería Guajilapa-Hermigua, el Cabildo Insular de La Gomera, el Ayuntamiento de Hermigua y Naviera Armas han presentado hoy la que será la novena edición que se disputará el sábado, 17 de mayo, en la carretera TF-711 a partir de las 10:00 de la mañana.

Juan Alonso Herrera destacó en el acto de presentación que "el apoyo del Cabildo Insular a este tipo de iniciativas es una constante del equipo de gobierno. Fomentar las actividades deportivas insulares o provinciales como es este caso nos llena de satisfacción porque sabemos de la pasión con que se vive el automovilismo deportivo en la isla de La Gomera. El trabajo realizado por la Escudería Guajilapa el año pasado y el que seguro que realizarán en esta novena edición supone para nosotros un magnífico aval de éxito. Por ello animo a este colectivo de jóvenes gomeros y gomeras a continuar en la línea del trabajo duro pero reconfortante a favor del mundo del motor en la isla."

Solveida Clemente, alcaldesa de Hermigua destacó

por su parte "apostamos porque el próximo 17 de mayo, nuestro municipio se convierta en la referencia deportiva de la isla de La Gomera. Estamos preparados y dispuestos para recibir a los miles de aficionados que cada año se dan cita en la rampa hermiguense y por ello vamos a realizar un amplio despliegue en estrecha colaboración con los miembros de la Escudería Guajilapa. Al igual que el año pasado vamos a centrarnos en la limpieza del tramo después de la prueba con el fin de que los cerca de 6 kilómetros de recorrido de esta competición queden en perfecto estado después de la carrera, al igual que ocurrió el año pasado. Para ello vamos a contar con la colaboración de los propios aficionados que cada año muestran unas magníficas dotes de civismo y procuran dejar el tramo en aceptables condiciones."

Pedro Trujillo, presidente de la Escudería, agradeció por último la implicación de las instituciones gomeras y las firmas comerciales "sin cuyo concurso y participación habría sido bastante difícil por no decir imposible llevar a

buen puerto este barco de la IX Subida a Hermigua-Trofeo Naviera Armas.

Trujillo animó a los pilotos de Tenerife, La Palma, La Gomera y el Hierro a participar en la prueba "por ello la principal novedad de la presente edición es el acuerdo que ha alcanzado la Escudería Guajilapa con los represen-

tantes de Naviera Armas que economiza de forma importante el traslado de los participantes hasta la isla colombina, tal y como hemos venido informando y que este año además se hace extensivo a los pilotos que vengan de la isla de La Palma y de El Hierro."

El presidente del colectivo gomero quiso recordar el

precio de los traslados hasta la isla: "supondrán para los participantes un ahorro importante de tal manera que se mantienen los precios del pasado año, es decir, 1 furgón con remolque y 4 personas o 1 coche, 1 furgón y cuatro personas por 100 €, ya se trasladan desde Tenerife, La Palma o El Hierro."

Redacción



Redacción

Los Concept Car Soul y el Eco Cee´d en Ginebra Duo de estrellas Kia

Tres concepts SOUL, desvelan "la cara" divertida de Kia

Kia destinará tecnología ecológica a los modelos de cee'd en 2009

Tres Kia SOUL concepts han sido presentados, por Kia Motors Corporations, en el 78 Salón del Automóvil, desvelando el nuevo aspecto más "divertido" de la marca coreana. También se ha exhibido en Suiza dos concept eco_ cee'd , el innovador pro_ cee'd y el renovado Picanto. Los concept cars, SOUL Diva, SOUL Burner y SOUL Searcher, fueron creados por el equipo europeo de diseño de Kia bajo la guía del Jefe de diseño de Kia, Peter Schreyer.

Para jóvenes de espíritu

Este conjunto de tres vehículos son muy similares a lo que será el nuevo vehículo que hará su presentación mundial en septiembre en el Salón de París. "El nuevo modelo de Kia será un vehículo especialmente atractivo para los jóvenes de espíritu, independientemente de su edad! Va a ser un reto para los clientes que crearán un vínculo emocional con su nuevo coche gracias a

una plataforma muy creativa que ellos pueden adaptar" afirma Gregory Guillaume, jefe de Diseño de Kia Motors Europa. "Para Ginebra, el equipo de diseño de Kia, simultáneamente desarrolló 3 concepts con diferentes ejecuciones desvelando un 'mundo de posibilidades' abiertas a los futuros clientes. SOUL Diva, SOUL Burner y SOUL Searcher fueron ideados como co-estrellas en Ginebra, miembros de un equipo que atraviesan una aventura urbana juntos ", añade Guillaume.

Kia Soul Diva

El Kia SOUL Diva ha sido creado como un accesorio de moda para una mujer con estilo y joven de corazón que considera que su coche sea tan importante como toda su apariencia. SOUL Diva es como una supermodelo con un aura de glamour, a poco llamativo, pero juguetón y divertido.

Dentro, el SOUL Diva presenta mundo negro, blanco y dorado, de piel y purpurina iluminado todo el techo panorámico de cristal tintado. Convierte la cabina en un elegante salón, los asientos están tapizados en negro brillante imi-

tación de cuero usando costuras acolchadas asemejándose a un sofá. Hasta el suelo de la cabina presenta un capricho táctil, con su alfombra de largo pelo negro, que invita a que lo acaricien.

Kia SOUL Burner

Es el "chico malo de los tres nuevos concepts cars de Kia. Un 'carácter' con tatuajes de dragón. Desde el exterior parece una bestia totalmente negra con algunos destellos de rojo. Los tatuajes son negros brillantes sobre pintura negra satinada , que muestra un gran dragón rampante sobre el capó. Por otro lado, un pequeño dragón sube por el bastidor. El parachoques delantero está equipado, con faros delanteros en forma de L con luces LED alrededor de los bordes exteriores. En la parte posterior, dos tubos de escape verticales se colocan en los extremos del parachoques. Dentro del SOUL Burner, los cuatro asientos deportivos individuales y toda la cabina se dividen horizontalmente.

Kia SOUL Searcher

Es el concept que ofrece un remanso de tranquilidad

dentro de la jungla urbana, una zona de confort sobre cuatro ruedas. Se ha enfocado para capturar el espíritu de Corea y la cultura del Lejano Oriente con una meta personal, el logro de la paz interior y la creación de un espacio de calma para los ocupantes. Rezumando confianza casual, los colores son apagados, las texturas son suaves y la presencia en la carretera es discreta. Un acabado de cuero envejecido se aplica al capó, al techo plegable , al panel trasero, al de instrumentos, a los paneles de las puertas y al volante . El interior, en fieltro de color gris-beige se utiliza para cubrir el suelo y los asientos para dar un ambiente confortable.

'eco cee'd'

Tecnología ecología destinada a partir de 2009 en los Kia cee'd. Kia también presentó dos nuevos concept 'green performance' en Ginebra. Llamados 'eco_ cee'd' estos concepts son un desarrollo del Kia pro_ cee'd y el muy popular cee'd de cinco puertas eco_ cee'd Kia apunta a lograr aún menor consumo de com-

bustible, con menos nivel de emisiones -. Kia Motors ya ha confirmado que muchas de las tecnologías que figuran en el concept eco_ cee'd se transferirán gradualmente a la familia cee'd, fabricados a partir de diciembre de 2008.

"El rápido traspaso de las características de los "green performance" eco_ cee'd a la producción de las versiones cee'd, demuestra la visión de futuro de Kia ", ha dicho con entusiasmo el señor Paul Willis, COO de Kia Motors Europa. "Nuestro nuevo 'ecológico' incorpora y confirma que Kia también se compromete con la creación de modelos de producción ecológicas, sin perder de vista las expectativas de los clientes para pasarlo bien conduciendo." El impresionante funcionamiento, bajo consumo de combustible y de emisiones de los eco_ cee'd, son el resultado de las pequeñas pero significativas modificaciones. Se mejora el consumo de combustible (sólo 3,9 litros/100) y la reducción de las emisiones de CO2 - a tan sólo 104 g / km (bajan el 17%) para pro_ cee'd y 106 g / km (cee'd de cinco puertas).

Redacción



cienciasnoticias



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



Vehículos para la mejora de la calidad de vida Fiat Professional recibe un premio

En el ámbito de la séptima edición del "Well-Tech Award", el encuentro dedicado a las innovaciones tecnológicas de relieve internacional, Fiat Professional y El Centro Ricerche Fiat han obtenido un premio por las innovaciones realizadas sobre dos vehículos para mejorar la calidad de vida.

Son dos los productos con los que Fiat Professional ha participado junto con el Centro Ricerche Fiat.

El primero es el prototipo FIAT PANDA OXALIS que es un vehículo realizado sobre el Panda Van 4x4 para la producción de agua potable obtenida por filtración y esterilización "in situ", que puede servir como unidad móvil de intervención ante crisis de emergencia debidas a situaciones catastróficas o ante la falta de infraestructuras.

También innovador es el prototipo FIAT FIORINO MAS (Medio Avanzado de Socorro), proyectado como medio de transporte de emergencia en caso de accidentes

o para el suministro de servicios médicos en general. Permite mantener contacto por radio de verdadera telemedicina con los hospitales.

El reconocimiento se ha

otorgado a Fiat por el compromiso en la realización de innovaciones tecnológicas de utilidad social desarrolladas sobre los vehículos comerciales y profesionales de Fiat

Group Automobiles.

La ceremonia de los premios se celebró el 16 de abril por la tarde en Milán, Palazzo Isimbardi, y el premio fue entregado por el presidente de

la provincia de Milán, Filippo Penati al Ingeniero Enrico Pisito, Director de Proyección de Estructura del Vehículo del Centro Ricerche Fiat (CRF).

Redacción



Una excelente opción en transporte ligero Nuevo Fiat Fiorino (Cargo o combi)

El Nuevo Fiat Fiorino, práctico y económico representa una oferta absolutamente innovadora en el panorama de los vehículos comerciales, destinado a satisfacer las exigencias de los profesionales y particulares que pasan todo el día conduciendo y en especial en ciudad.

Se distingue por su diseño moderno e inédito, que transmite personalidad, dinamismo y robustez, y por el cuidado y la atención con el cual ha sido proyectado el habitáculo: ergonómico y moderno son sus características principales.

Confort, funcionalidad y cuidado en los detalles.

Las grandes superficies acristaladas ofrecen una amplia visión de la carretera y una óptima luminosidad interna. El puesto de conducción envolvente garantiza una posición cómoda gracias a la regulación del asiento y del volante. El salpicadero en forma de "T", permite al conductor tener al alcance de la mano todos los mandos. Además, dispone de 12 aloja-

mientos portaobjetos que permite colocar los objetos personales y los documentos de trabajo (ejemplo. Ordenador, mesa porta documentos, etc).

Dimensiones compactas de un automóvil
A bordo del Nuevo Fiorino se viaja y se trabaja con el máximo confort, y al mismo tiempo sus dimensiones externas son compactas: largo 3.86 metros y alto 1.72, le convierten en un magnífico automóvil - su diámetro de giro es de apenas 9.95 metros.

Gran volumen y capacidad de carga

El vano de carga espacioso y cuadrado ofrece de 2.5 m³ a 2.8 m³ si se abate el asiento del acompañante. La capacidad de carga es de 610 kg y la longitud interna es de más de 1.5 metros, y si se abate el asiento del pasajero 2.5 m.

La zona habilitada para transporte de mercancías está dotada de 6 anillas robustas para la fijación de la carga. El paragolpes posterior, además de tener la función de proteger el vehículo de los golpes, permite un fácil acceso al

vano de carga- un umbral de carga de tan sólo 527 milímetros.

Motores de reconocida fiabilidad

Disponibles con los motores diesel y gasolina, modernos y brillantes: el 1.4 de 73 cv y el 1.3 Mjt de 75 cv. Este último, también disponible con cambio robotizado, en particular es absolutamente vanguardista en reducción de con-

sumos - 4.5 l/100 km en el ciclo combinado, que se traduce en 1000 kms de autonomía con un depósito lleno - y emisiones - estarán disponibles también versiones dotadas de filtro antipartículas.

Equipamiento

Al Nuevo Fiat Fiorino no le falta nada: cierre centralizado, ABS, volante regulable, climatizador, elevalunas eléctricos delanteros, doble espe-

jo eléctrico antiempañamiento, faros antiniebla, asiento del conductor regulable en altura, sensor posterior de aparcamiento, airbag del conductor, airbag de pasajero y laterales.

El cierre de las puertas anteriores y posteriores independiente, de forma que es posible utilizar el vano de carga cuando la cabina está cerrada: solución que ofrece garantía de mayor seguridad.

Redacción



Tanto en versión Cargo como Combi están disponibles en los concesionarios Fiat

Sinónimo de inteligencia económica Nuevo Hyundai i10

Siguiendo la estela del exitoso Hyundai i30, Rahn Coauto, importadora de Hyundai para Canarias, Melilla y Cabo Verde, ha comenzado la comercialización del nuevo Hyundai i10, un vehículo urbano de 5 plazas que, con un exterior elegante y un interior versátil, se convierte en la opción perfecta para personas de espíritu independiente y con una vida intensa.

Sinónimo de inteligencia económica, el i10 presenta un bajo consumo y cumple con las actuales exigencias medioambientales, con emisiones de CO2 de 119 g/km y un consumo combinado de 5 l/100km. El nuevo Hyundai i10 está exento de pagar el impuesto de matriculación y tiene una garantía de 3 años sin límite de kilómetros.

Grande en estilo y seguridad, pero lo suficientemente pequeño para adaptarse a cualquier tipo de vía, el nuevo

Hyundai i10 combina estilo, dinamismo e innovación. Su diseño es fresco y atractivo gracias a la forma ascendente de las ventanillas laterales y a sus faros delanteros y traseros, de gran calidad y alta tecnología.

La elegante estética exterior viene acompañada de un diseño interior inteligente y ergonómico que proporciona una elevada sensación de amplitud. Acceder al vehículo es realmente fácil y, una vez dentro, sus confortables asientos de gran calidad se ajustan a distintas posiciones, adaptándose también a la altura de conducción. Otro de los aspectos que llama la atención es la excelente organización en el panel de instrumentos y la iluminación interior, así como su inmejorable sistema de ventilación, que garantiza una distribución óptima del flujo de aire.

A la hora de realizar las actividades cotidianas, como la compra o los viajes de fin de

semana, el espacio se adapta de forma práctica inclinando hacia adelante los asientos traseros, dejando así una zona amplia de carga trasera plana. En condiciones normales, el maletero presenta una capacidad de 225 litros e incorpora una bandeja en el portaequipajes tanto para depositar en ella pequeños objetos como para ocultar el contenido de su interior.

El nuevo Hyundai i10 con motor de gasolina de 1.1 litros y 4 cilindros en línea de 1.100 además de una potencia de 66 CV a 5.500 rpm. Disponible en versión manual, la palanca de cambio de 5 velocidades está integrada en la consola central con total ergonomía.

Seguridad a un precio competitivo

Este vehículo pequeño y manejable es además garantía de seguridad. Al igual que todos los vehículos de la ga-

ma, tiene una estructura segura y rígida además de un chasis reforzado. Los airbags frontales (con posibilidad de desconectar el del acompañante), reposacabezas y otras funciones de seguridad pasiva confieren al vehículo la protección más adecuada. La dirección asistida y los frenos de disco en las cuatro ruedas garantizan un control dinámico sin esfuerzo. También contribuye a ello el ABS, que impide el bloqueo de las ruedas y ayuda a mantener la dirección en superficies resbaladizas o bien al tomar curvas.

El i10 ofrece además un equipamiento destacado, en el cual se incluye elevavolantes electrónicos delanteros, radio CD-MP3 con conexión auxiliar y 4+2 altavoces, alarma, cierre centralizado y volante ajustable a la altura deseada. Todas las versiones del Hyundai i10 también ofrecen espejos retrovisores del color de la carrocería, intermitentes latera-

les y una luna delantera superior oscurecida con el objetivo de potenciar su diseño lleno de estilo. Según la versión, existe la posibilidad de incorporar llantas de aleación de 14", faros antiniebla, techo solar y spoiler trasero.

Ideal para jóvenes que buscan su primer coche, como segundo vehículo en el hogar o bien como apuesta segura y cómoda para personas mayores, el Hyundai i10 es un modelo de elevada confianza y de máxima adaptación a sus diferentes necesidades.

Disponibilidad

El Hyundai i10 está ya disponible en tu concesionario Hyundai más cercano a un precio increíblemente competitivo, desde 8.300€ Además no requiere el pago del impuesto de matriculación y tiene una garantía de 3 años sin límite de kilometraje.

Redacción



Dos imágenes del nuevo modelo donde se aprecia un refinado estilo urbano

i30 desde 11.900€
LA NUEVA GENERACIÓN

- Ordenador de abordo
- Climatizador
- Radio CD MP3 con mandos en el volante
- Conexión USB + AUX + iPod
- Encendido automático de luces
- Control de crucero
- Reposacabezas activo
- 6 airbags
- Alarma
- Faros antiniebla
- Llantas 17"
- Sensor de parking
- Espejos abatibles electrónicamente
- ESP + TCS + ABS

icono
de
una nueva
generación

Tú puedes tener ya
el Coche del Año en España

3
AÑOS DE GARANTÍA

HYUNDAI

ABC

Drive your way

*Hyundai i30 1.4 Classic ref D225/D443 P.V.P. 11.900€ descuento promocional, I.M e I.G.I.C incluido. Promoción válida hasta el 30/04/2008 o fin de existencias. Consumo medio gama i30 desde 4,7 l/100km hasta 7,1 l/100km. Emisiones de CO2 desde 125 g/km hasta 170 g/km.

RAHN
www.rahn.es

Mucha tecnología y bajo consumo de combustible

El nuevo Audi A4, ya en Canarias

Ya se encuentra en Canarias el nuevo y muy esperado Audi A4, el primer lanzamiento del fabricante alemán para este año. Con la nueva generación del A4, que presenta un diseño tanto deportivo como elegante, Audi se traslada a una nueva dimensión dentro del segmento de las berlinas medias. El nuevo A4 está disponible en Canarias desde 25.890 euros.

El nuevo diseño confiere al A4 un carácter progresivo y deportivo, es un diseño caracterizado por la tensión y el dinamismo de sus líneas. Con sus 4,70 metros de longitud, esta berlina se muestra imponente y poderosa sobre el asfalto. Ofrece a sus ocupantes un interior espacioso y luminoso. La calidad de los acabados, como ya viene siendo habitual en Audi, no entendiendo de limitaciones. Si el cliente lo desea, puede refinar el manejo del vehículo con innovadores sistemas de asistencia y multimedia. En cuanto a la seguridad, la marca de los cuatro aros sigue marcando la pauta: gracias a la optimización de los sistemas de seguridad, los airbags y los limitadores de la fuerza de los cinturones delanteros ofrecen a los pasajeros una protección aún mejor.

El nuevo Audi A4 es la berlina más deportiva del segmento medio. Su conducción resulta ágil, precisa y sorprendentemente sencilla. Su tren de rodaje dinámico ha sido rediseñado por completo y los componentes se han fabricado en su mayor parte en aluminio ligero. El resultado sorprende por su espectacular dinámica en marcha, por su precisión y su facilidad de manejo.

Los motores de este vehículo, TDI y gasolina, todos con inyección directa, aunan una impactante potencia con una elevada eficiencia. El tren de rodaje dinámico y las numerosas tecnologías procedentes directamente de la clase superior son un reflejo del insuperable conocimiento técnico de la marca.

En comparación con el modelo predecesor, las proporciones del A4 se encuentran en una nueva relación deportiva. El voladizo delantero se ha visto drásticamente recortado, el capó del motor y la batalla, por el contrario, han incrementado notablemente su longitud. En la cadena de transmisión, el diferencial ha intercambiado su posición con el embrague o el convertidor de par, con lo que el eje delantero ha podido desplazarse

154 milímetros hacia delante. Esta innovadora solución permite un perfecto equilibrio de las cargas del eje.

Nuevas soluciones opcionales de alta tecnología convierten la conducción en esta berlina en una experiencia fascinante: el sistema Audi drive select (opcional) influye en la línea característica del motor, del cambio automático, de la dirección y de los amortiguadores en base a las preferencias del conductor en cada momento. La dirección dinámica modifica su transmisión según la velocidad a la que se circula y estabiliza al nuevo A4 en situaciones límite mediante pequeñas intervenciones ultrarrápidas en la dirección. Con el sistema de regulación de la amortiguación, una serie de amortiguadores hidráulicos montados de forma individual en cada rueda regulan la línea característica de amortiguación. De este modo, el deportivo placer de conducción se fusiona con la máxima seguridad en marcha.

Destaca también el novedoso asistente de mantenimiento de carril, el Audi lane assist, que avisa al conductor a partir de 65 km/h en caso de abandonar su carril. Una minicámara ubicada en el parabrisas vigila la carretera y un ordenador detecta las líneas de demarcación. Si el conductor pisa una línea sin activar el intermitente, el Audi lane assist le advierte mediante vibraciones en el volante. Su intensidad y el momento en el que se produce la advertencia son configurables en tres niveles.

La tercera innovación tecnológica del nuevo A4, que ha sido especialmente concebido para facilitar el cambio de carril. Dos sensores de radar ubicados en el parabrisas vigilan el espacio al lado y detrás del A4, y una unidad de procesamiento evalúa los datos. Cuando otro vehículo circula más o menos a la misma velocidad en la zona crítica o se acerca a gran velocidad desde atrás, se enciende un indicador LED en la carcasa del retrovisor exterior que el conductor percibe de forma inconsciente. Si a pesar de todo decide activar el intermitente indicando que va a cambiar de carril, los diodos luminosos brillarán con mayor intensidad y parpadearán con mayor frecuencia durante aproximadamente un segundo; un impulso que prácticamente resulta imposible no ver. El Audi Side Assist se activa a partir de una velocidad de 60 km/h.

El nuevo Audi A4 ya está disponible en Canarias con las siguientes motorizaciones:

- 1.8 TFSI 120 CV
- 1.8 TFSI 160 CV (manual o Multitronic)
- 3.2 FSI 265 CV quattro
- 2.0 TDI 143 CV (manual o Multitronic)
- 2.7 TDI 190 CV Multitronic
- 3.0 TDI 240 CV quattro

Con su impresionante y refinado despliegue de potencia, todos los motores proporcionan el más puro placer de conducción y la máxima eficiencia; su consumo de combustible es notablemente inferior que el de sus respectivos predecesores.

El gama de cajas de cambio incluye el cambio manual de seis marchas, el cambio automático tiptronic y el multitronic de variación continua, y en cuanto a sistemas de tracción, la tracción delantera y la tracción quattro. Ésta última ha sido profundamente perfeccionada y presenta ahora su lado más dinámico.

José de la Riva



El ya característico frontal con el logo de Audi y el distintivo Quattro



El A4 que probamos tenía motor V6-FSI con 3200cc y 265CV



El puesto de conducción: un placer



Ruedas 245/45 montadas en llantas de aleación de 17"



El A4 tiene una imagen atractiva. Es un coche con un diseño moderno, elegante y, a la vez muy deportivo

Estoril: Gran Premio de Portugal

El día que Jorge Lorenzo hizo historia

Portugal es considerado por muchos como el cuarto GP español. La proximidad a nuestras fronteras hace que a Estoril se trasladen multitud de aficionados españoles para disfrutar de las carreras del Mundial, aficionados que regresaron ese domingo a casa con el dulce sabor de la victoria en sus bocas.

125 cc

Simone Corsi se consolidó ¿Quién había apostado a principio de temporada en este italiano sonriente? ¿En qué pronóstico entraba Corsi como posible líder de 125 cc? Corsi ganó en 2007 una sola carrera, la de Turquía y no era el favorito en ninguna quiniela, sin embargo después de los GP de Jerez y Portugal lidera la clasificación general y sólo él pudo aguar la fiesta a los españoles, encabezados por Joan Olivé y su compañero Terol, quienes finalmente sólo pudieron finalizar 2º y 3º respectivamente. El vigente campeón del mundo de la categoría Gabor Talmacsi, aún no ha podido siquiera luchar por la victoria, seguimos sin verle en los puestos delanteros aunque en esta temporada se han unido a la lucha unos cuantos invitados inesperados como los británicos Bradley Smith y Danny Webb que sufrieron suerte dispar en Portugal. Webb finalizó 5º mientras Smith se fue por los suelos cuando luchaba por la victoria. En Portugal saltó a las posiciones delanteras el único norteamericano de la categoría, ex piloto de KTM y habitual del CEV en pasadas temporadas, que finalizó cuarto. Ya se sabe que en 125 cc no hay un claro dominador y que el campeonato es muy abierto pero a medida que pasan los GP la lucha entre los cuatro primeros del campeonato está más clara y apostaría a que Corsi, Olivé o el alemán Bradl son los candidatos al título en 2008.

250 cc Bautista y su circuito talismán

Después del mal sabor de la caída de Jerez, Bautista llegó a Portugal dispuesto a no romper la buena racha de sus últimas carreras en el circuito de Estoril. A la victoria en 125 cc en 2006 y en 250 cc en 2007, el piloto de Talavera quería unir la oportunidad de ganar en el tercer GP de la temporada. Consiguió situarse en el segundo puesto de la parrilla por detrás de su compañero de caída en Jerez Marco Simoncelli. Bautista hizo la carrera de su vida, se fue y dejó atrás a los demás luchando

por alcanzarle. Simoncelli, Kallio, Lüthi, Aoyama y Passini tuvieron sus disputas para conservar sus puestos y en una de las curvas Passini quedó fuera de carrera tras un toque con el japonés de KTM. Álvaro Bautista pasó primero bajo la bandera a cuadros y a punto estuvieron Simoncelli y Kallio de caerse justo en la recta de meta, tan justa fue la entrada del italiano y el finlandés. Simoncelli aguantó el empuje de Kallio y no cedió ni un milímetro consiguiendo la segunda plaza de la carrera, mientras que Kallio con la tercera plaza se coloca como líder provisional de la categoría con un total de 57 puntos, sobre los 45 de Mattia Passini.

Moto GP Lorenzo gana

Tres GP, tan sólo tres GP le han bastado a Jorge Lorenzo para ganar su primera carrera en la categoría reina del motociclismo. Las comparaciones son odiosas, pero Dani Pedrosa ganó en su cuarto GP en Moto GP. De momento Lorenzo gana en eso y en que lidera la clasificación provisional en su primera temporada en Moto GP, empatado a puntos con Pedrosa, eso sí. Lo de Lorenzo en Portugal fue un todo un hito, el sábado consiguió la pole, la tercera en tres carreras, y le secundaron en la primera fila dos grandes campeones y rivales: Dani Pedrosa y Valentino Rossi. A pesar de empezar mandando la carrera en la primera vuelta, Lorenzo fue rápidamente superado por Valentino Rossi, quien con mucha hambre de victoria, apostó desde el inicio por sus Bridgestone, con Lorenzo pisándole los talones y Pedrosa intentando por todos los medios colocarse como líder. Valentino aguantó como un jabato las embestidas de los españoles durante 11 vueltas hasta que Lorenzo, en un adelantamiento totalmente "irrespetuoso" se hizo con la cabeza de carrera. Pedrosa se fue tras Lorenzo y Valentino empezó a sentir la presencia de Dovizioso y Hayden que venían remontando desde atrás, pero ambos se fueron por los suelos y terminaron su GP a 12 y 13 vueltas respectivamente, del final. Por delante Lorenzo comenzó a distanciarse de Pedrosa y éste a su vez aventajó en más de 11 segundos a Valentino Rossi al pasar bajo la bandera a cuadros. El vigente campeón del mundo Casey Stoner aún no ha podido rememorar sus gestas de la pasada temporada y en Portugal no pudo terminar más que 6º por detrás de Edwards

y Hopkins. Para Lorenzo esta ha sido su primera victoria en Moto GP, ha conseguido liderar la clasificación provisional, empatando a puntos con Pedrosa. Tras la carrera de Estoril Lorenzo ha pasado por el quirófano de la Clínica Dexeus de Barcelona para ser operado de síndrome compartimental de su antebrazo derecho y según el Dr. Xavier Mir estará recuperado para la carrera de China "porque este tipo de deportistas de alto nivel acostumbran a tener una recuperación más rápida de lo normal"

Texto: Eva Ávila
Fotos: Yiyo Dorta



125 CC: Simone Corsi, Joan Olivé y Nico Terol fueron los que tuvieron derecho a cajón



Bautista venció en su circuito talismán por tercer año consecutivo



Valentino Rossi no pudo dar alcance a Dani Pedrosa



Jorge Lorenzo hizo historia en el G.P. de Portugal ganando en su tercera carrera en Moto GP

Campeonato de España de Velocidad, 1ª de 7 Circuito Ricardo Tormo. Valencia

MAS ABIERTO QUE NUNCA

El CEV 2008 venía marcado por una noticia: la marcha del campeón de Extreme al mundial de Superbike de la mano del Yamaha Spain que lidera Dani Devahive. El tetracampeón de España, los tres últimos consecutivos, dejaba la corona más abierta que nunca. El subcampeón y tercer clasificado de la pasada temporada, Carmelo Morales y Javier del Amor son sin duda los hombres a batir.

Pero el invierno nos iba dando pistas, Kenny Noyes acabó el año de manera magistral y las Kawa del recién llegado Javi Forés y Silva están rodando muy rápido. Sardá como siempre era toda una incógnita y Cardoso a lomos de la Suzuki campeona del 2007 con BQR era una sorpresa. Además la huída brutal de todos los equipos de Michelin a Dunlop ha sido lo más destacado. Sólo el Yamaha Spain y Laglisse se han quedado con la firma francesa y lo han notado muy pronto.

Entrenamientos

Fueron dominados claramente por el piloto del Suzuki Motorrad Kenny Noyes, hijo del mejor periodista del mundo de las motos, Denny. Por detrás se situaban nada más y nada menos que Cardoso, Forés y Del Amor. Pero la inestabilidad atmosférica estaba presente de manera decisiva.

Extreme en seco

Pero la pista estaba algo húmeda. Muy pronto dos descartes: Morales y Del Amor con problemas de neumáticos pasan en 15 y 16 posición en la primera vuelta. Esta muy claro. Por delante se forma un grupo de seis pilotos: Bernat, Forés, Silva, Fuertes, Kenny y Cardoso. Muchos cambios y muchos adelantamientos que nos ponen los pelos de punta. El más beneficiado es un sorprendente Bernat Martínez que con una moto casi de serie toma una ligera ventaja que le conduce al triunfo final. Por detrás Forés que realizó una gran carrera pagó caro su debut y se fue al suelo cuando luchaba con su compañero Iván Silva. Cardoso logró deshacerse del hombre de la pole que había roto el motor de su Suzuki en el warm up y corrió con un motor sin rodaje y sin reglajes. Rocamora que venía desde atrás logró la cuarta plaza y Silva fue quinto. Carmelo Morales arregló un poco la si-

tuación con la sexta plaza, pero Del Amor sólo pudo ser noveno.

La segunda cita en Montmeló dará mucho que hablar.

Supersport

El equilibrio Michelin Dunlop es menos acusado. Rodri partía desde la pole y junto a David Salom eran favoritos para la victoria. Pero un sorprendente Arturo Tizón que volvía dos años después al CEV, rescatado por el SUZUKI MOTORRAD de Manuel Alonso, salió a por todas. Rodó tres vueltas en cabeza hasta que un pinchazo le retrasó. Rodri aprovechó la inferioridad física de Salom que salió infiltrado pero por el retraso de la carrera debido a un grave accidente en la primera salida, tenía mucho dolor. Aguantó 9 vueltas a medio segundo del piloto del Lo-real Men Expert Laglisse y luego fue alcanzado por Kev Coghland un debutante en la categoría pero que dará mucho juego. Salom se la jugó todo en la última curva y pasó segundo por la línea de meta. Coghland completó el podio. Dani Rivas, el piloto gallego del BQR entró cuarto por delante de la auténtica bomba del supersport, el joven Dani Arcas que ya hizo segundo en el mundial de superstock 600 del campeonato del mundo de superbike. Impresionante las derrapadas y adelantamientos de esta joven promesa del motociclismo español.

125 cc

Efrén se hartó de protagonismo. Su presencia en el mundial de 125 no le viene bien para el CEV. Con la pole en la mano, todo parecía muy claro, además se escapó en carrera desde la salida y llegó a tener 2,2 segundos de ventaja, pero el motor dijo basta y acabó retirado. Sorprendente victoria del piloto alemán Schrötter, que se la jugó también en la última curva con un joven piloto de la tierra de los arrozces, Adrián Martín. Tercero fue Luis Salom que marcha líder de la Red Bull Rooky Cup y además correa el trofeo del Mediterraneo. Ricard Cardús por fin acabó una carrera en cuarta posición, estrenando el equipo Andalucía Derbi que lidera Dani Amatriain.

Próximo encuentro

La próxima cita será en Montmeló donde la artillería catalana dará mucha guerra.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta



Vencedores de 125 CC

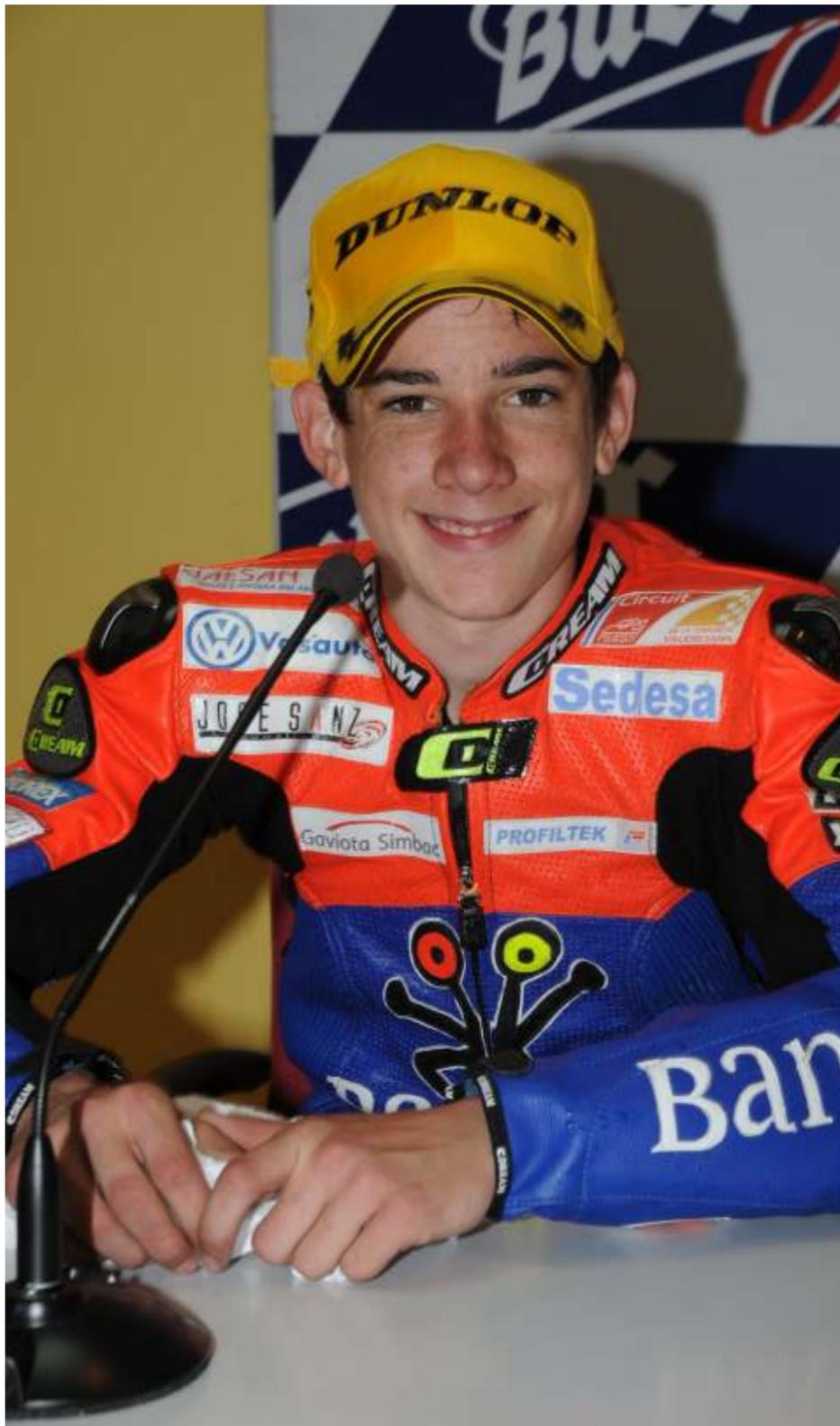


Angel Rodríguez ganó en Supersport



Kenny Noyes que partió desde la pole fue tercero

Campeonato de España de Velocidad, 1ª de 7 Circuito Ricardo Tormo. Valencia (cont)



Adrian Martín, joven promesa valenciana, perdió el liderato en la última curva



Bernat Martínez, el modesto que ganó a los grandes



Javi del Amor. Lo intentó todo pero no pudo ser

NISSAN
VEHÍCULOS COMERCIALES
EXPERTOS EN SOLUCIONES

AHORA DESDE 15.880 €*

AHORA DESDE 16.940 €*

AHORA DESDE 9.460 €*



SHIFT_business

ARIMOTOR TENERIFE, S.L.

C/ FERNANDO DIAZ CUTILLAS, ESQUINA TIJARAFE S/N, POL. IND. (LOS MAJUELOS)
38108 LA LAGUNA TENERIFE TEL. 922 59 51 15

AVDA. REYES CATOLICOS, 4 - 38007 STA. CRUZ DE TENERIFE - TEL. 922 88 24 16

CTRA. GRAL. DEL NORTE (CAMINO EL TRAZO), LOS NARANJEROS
38350 TACORONTE - TEL. 922 57 34 06

*PVP recomendado (incluye transporte, Nissan Asistencia, Campaña promocional con aportación del concesionario). Precios válidos para Canarias y unidades en stock. Condiciones para flotas y autónomos dirigirse a su concesionario Nissan. Aquellos clientes que no puedan acreditar la afectación a una actividad económica, estarán sujetos además al impuesto de matriculación. Oferta válida hasta final de mes. Premiar: Consumo urbano desde 10 a 10,5 l/100 km y consumo mixto desde 8,2 a 8,8 l/100 km. Emisiones de CO₂: 220-232 g/km. Interstar: Consumo urbano desde 10,6 a 11 l/100 km y consumo mixto desde 8,7 a 9 l/100 km. Emisiones de CO₂: 230-238 g/km.



NISSAN FINANCIACIÓN

www.nissan-comerciales.es

Valencia, tercera prueba Mundial de Superbike

La llegada del mundial de Superbike a la ciudad del Turia tenía mas expectación que el resto de años que lleva el circuito de la comunidad valenciana organizando esta prueba. Y todo se explica por la presencia de seis pilotos españoles en superbike, 4 en supersport y una decena en superstock y Suzuki Cup.

Con todo ello, la fiesta de las motos de serie no defraudó. Todo lo contrario, enganchó más que nunca a un público entregado, que no paró de disfrutar y de animar a la armada española, desde la jornada del jueves, la afición española se rindió a los nuestros.

Y no podía ser menos el contagio, ya que desde un Checa, más motivado que nunca, y un Lascorz que arrollador, el motociclismo español brilló con luz propia.

GSX European Suzuki Cup

Ganó el piloto del Suzuki Motorrad madrileño que lidera Manuel Alonso. El piloto catalán no dio opción a sus rivales y ganó con autoridad. El segundo puesto para otro español, Ismael Ortega. Arturo Tizón estuvo a punto del triplete pero perdió fuerza y cedió la tercera plaza.

Superstock 600

Brilló una estrella del CEV: Dani Arcas, el joven piloto del Team Merson lo dio todo, y en las dos mangas estuvo siempre delante. Al final una segunda plaza que luego perdió en los despachos al ser descalificado por unas entradas de aire de carbono, a pesar de tener la moto verificada. Pero dejó claro que tiene madera y ganas de ganar.

En supertock 1000

Sólo Jordi Torres se la jugaba con el resto de europeos y una caída cuando marcha en la séptima posición acabó con sus ilusiones.

Supersport

Se esperaba la reaparición de Jose David De Gea, pero no pudo ser. El piloto de Cehégín salió el viernes en los entrenamientos libres pero tuvo que coger el camino de los boxes, evitando así una caída que le dejaría fuera todo el año. Por su parte, su compañero de equipo David Salom salía infiltrado ya que hacía tres días que lo operaron de escafoide de la mano derecha. Todo un riesgo pero el bravo piloto mallorquín no quería dejar de correr. En carrera "jum-

bo" Lascorz, llegó, vio y venció. Recital del piloto catalán ante todo el elenco de motos oficiales del mundial. El Ten Kate que tiene un presupuesto de horquillas igual a todo el del equipo Glaner Motocard de Guim Roda, acabó humillado por el piloto español y sólo Foret salvó a los grandes de la categoría con la segunda posición. El inglés Jones se adjudicó la tercera plaza. David Salom lo intentó hasta la última curva y acabó el 16º, se quedó a un puesto de obtener un punto. No terminaron los otros dos españoles que corrían: Barragán y Adrián Bonastre.

Superbike

El plato fuerte del día no decepcionó a nadie. Desde la superpole con cuatro españoles: Checa, Xaus, Fonsi y David Checa, todo iba de menos a más.

Y la primera manga fue el delirio español. Checa con una mala salida fue remontando a pasos agigantados llegando al lider de la prueba el alemán Neukirchner y al que metió rueda en la curva larga de entrada a meta yéndose los dos al suelo. Checa quería ganar en Valencia y lo intentó pero no pudo ser. Pudo reiniciar la marcha y entrar en quinta posición, el alemán acabó con la clavícula rota y sin poder salir en la segunda manga. El triunfo de esta primera manga fue para un sorprendido Lorenzo Lanzi que sin darse cuenta ganaba la carrera por delante de Troy Bayliss y del otro Troy, Corser. Fonsi Nieto arregló la manga con la cuarta plaza, y Lavilla en séptima posición. El menor de los Checa fue 15º, Diego Lozano 17º y no acabaron Xaus, Fuertes y Morales.

En la segunda manga más emoción aún. Checa logra el liderato de la prueba pero de forma casi inexplicable cae en la clasificación en pocas vueltas. Sus neumáticos no querían que el Torito ganara en Valencia. Haga que había sufrido una fuerte caída en la primera manga se adjudicó el triunfo por delante de Bayliss que volvía a ser segundo. Checa logró una meritoria tercera plaza. Xaus con muchos problemas fue séptimo, Fonsi décimo, Lavilla undécimo, David Checa el 18º, Lozano 22º y Morales 25º.

Emoción a raudales y carreras para la historia. El circuito Ricardo Tormo se rindió al motociclismo del bueno, ese que a todos nos gusta y apasiona.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta



Bayliss lidera el mundial con sus dos segundos puestos



Carlos Checa lo dio todo en Valencia y fue el único español en subir al podio



Troy Corser sigue en los puestos de cabeza

Valencia, tercera prueba Mundial de Superbike (Cont.)



Haga se adjudica la segunda manga



Espectacular caída de Xaus, sin consecuencias, durante los entrenamientos



El piloto de Yamana Spain, David Salom, luchó hasta el final



Lanzi se sorprendió de ganar la primera manga



Neukirchner lideró la primera manga desde la salida



"Jumbo" Lascorz es el arrollador líder de Supersport



SÓLO EN COANSA
EL 24 DE MAYO DESTAPAMOS
LA SORPRESA.
Infórmate en el 822 020 100

40 años
COANSA
El Mayorazgo



Entre los tres mejores "World Green Cars 2008" Volkswagen Passat BlueMotion

El Passat BlueMotion es uno de los coches más ecológicos del mundo. Así lo ha elegido el jurado internacional de los "Premios al Coche del Año en el mundo", que otorgó al Passat BlueMotion el tercer puesto en la categoría de vehículos menos contaminantes. El encargado de recoger el premio, en la ceremonia celebrada recientemente en Nueva York, fue Wolfgang Hatz, Responsable de Desarrollo de Motores del Grupo Volkswagen.

Este importante premio es un reconocimiento a la eficacia e innovación de la tecnología BlueMotion desarrollada por Volkswagen, basada en un motor diésel TDI. Los tres primeros puestos del ranking de los "World Green Cars 2008" han sido ocupados por vehículos impulsados por motores diésel.

En la pugna por estos tres primeros puestos de los "World Green Cars 2008", el Passat BlueMotion compitió contra algunos modelos híbridos y de pilas de combustible. Este galardón forma parte de los actos del Salón Internacional del Automóvil de Nueva

York y su jurado está compuesto por periodistas de 24 países.

Según Wolfgang Hatz, "El Passat BlueMotion es, con un consumo de 5.1 litros, uno de los coches más económicos de su categoría y también es muy asequible. Nuestra gama BlueMotion está creciendo y convirtiéndose en referente para toda una nueva generación de vehículos económicos. Estamos muy orgullosos de que el jurado le haya otorgado el galardón a este modelo".

El concepto BlueMotion ideado por Volkswagen representa una amplia gama de modelos ecológicos con las cifras de consumos y emisiones más bajas del sector. Los modelos BlueMotion incluyen una serie de inteligentes modificaciones en el vehículo que favorecen claramente la reducción de los consumos y emisiones. Estas modificaciones afectan a determinados detalles de la carrocería, un motor turbodiésel de inyección directa con filtro de partículas diésel, pequeñas y diversas modificaciones en el motor, una transmisión adaptada de la caja de cambios de cinco velocidades

y ruedas especiales con resistencia a la rodadura reducida. Estos avances han sido desarrollados por Volkswagen para mejorar las emisiones y consumos de combustible, sin renunciar a la durabilidad, calidad, confort, seguridad, habitabilidad y por supuesto, al placer de conducir.

Actualmente, la familia BlueMotion está formada por

los modelos Polo, Golf, Golf Plus, Golf Variant, Passat, Passat Variant, Jetta, Touran y el estudio Caddy BlueMotion. A partir de 2008, Volkswagen ofrecerá un modelo con la filosofía BlueMotion en casi todos los segmentos del mercado.

El Passat es uno de los vehículos más grandes que incorporan la tecnología BlueMotion. Junto a su bajo consu-

mo, también resultan ejemplares para un modelo de su segmento los 136 gr/km de emisiones de CO2. Dentro de la misma gama, el Passat Variant BlueMotion consume 5.2 litros y emite 137 gr/km de CO2, que son también unos excelentes valores. Ambos modelos están equipados con el motor TDI de 105 CV.

Redacción



En el Club de Golf Bandama de Gran Canaria Presentado el nuevo Audi A3 Cabrio

Audi Canarias presenta el A3 Cabrio, la versión descapotable del exitoso A3. El A3 Cabrio constituye la oferta premium en el segmento de las berlinas compactas. Posee una novedosa capota de lona que se abre con un sistema hidráulico en tan sólo 9 segundos. El A3 Cabrio es el tercer modelo descapotable de la gama Audi, tras el A4 Cabrio y el TT Roadster.

En el A3 Cabrio, la capota de lona cautiva por su línea elegante y por la deportividad característica de un coupé. El techo blando se caracteriza por su reducido peso y por su excelente precisión. Se acciona hidráulicamente y tan sólo tarda nueve segundos en abrirse. Una vez plegado, el espacio que ocupa es muy reducido. Puede optarse además por una capota acústica con excelentes propiedades de insonorización, disponible tanto en versión automática como semiautomática. Esta capota acústica puede abrirse y cerrarse incluso al conducir a una velocidad de hasta 30 km/h, lo que supone una gran

aportación al confort de conducción en ciudad. El proceso se controla a través de un pulsador ubicado en la consola central; desde el exterior, la capota puede abrirse o cerrarse cómodamente con la llave de contacto en la cerradura de la puerta.

En las islas, el A3 Cabrio se ofrece con dos versiones de equipamiento: Attraction y Ambition. La versión Attraction añade al equipamiento de serie llantas de acero con embellecedor integral 6.5J x 16 en diseño de 7 radios, altavoces pasivos, volante de 4 brazos e inserciones nácar en los revestimientos de las puertas y consola central. La versión Ambition añade a lo anterior asientos deportivos delanteros, mampara cortaviento, suspensión deportiva, volante deportivo de cuero perforado de 3 brazos, molduras de acceso con aplicaciones de aluminio y anagrama Audi, llantas de fundición de aluminio 7,5J x 17 de diseño de 5 brazos, radio Concert, ordenador de abordo y reposabrazos central delantero.

El nuevo A3 Cabrio está disponible en Canarias con cuatro motores de gasolina y uno diésel:

- 1.8 TFSI 160 CV – sistema de cambio manual de 6 velocidades
- 1.8 TFSI 160 CV – S Tronic
- 2.0 TFSI 200 CV – manual de 6 velocidades
- 2.0 TFSI 200 CV – S Tronic
- 1.9 TDI 105 CV – manual de 5 velocidades

A partir del mes de junio, estará disponible el motor 2.0 TDI 140 CV, manual de 6 velocidades y S-tronic.

Gracias a la capota del A3 Cabrio, que se pliega sin ocupar mucho espacio, los diseñadores de Audi han tenido ocasión de crear un cuatro plazas de líneas equilibradas. Con el techo abierto, el Audi A3 Cabriolet se muestra com-

pacto y ligero, mientras que con el techo cerrado es tan elegante como un coupé. Con 4.283 mm de largo, 1.765 mm de ancho y 1.424 mm de alto, este vehículo se encuentra entre la oferta de compactos deportivos de su ámbito de competencia.

El nuevo A3 Cabrio está disponible en Canarias desde 29.500 euros.

Redacción



Tras la prueba dinámica informaremos más ampliamente

Desde su llegada a Canarias el modelo mas vendido Kia Motors cee'd record de ventas

- KIA MOTORS CANARIAS ha alcanzado la cifra de 800 vehículos de su modelo cee'd.
- La gama de cee'd se compone de las versiones 5 puertas, 3 puertas y el familiar.
- Es el único vehículo de su categoría con 7 años de garantía y 5 estrellas de seguridad EURO Ncap

KIA MOTORS CANARIAS ha batido el record de ventas, en un modelo, desde su llegada a Canarias, en Agosto de 2004, de la mano del Grupo Bergé. 800 unidades vendidas

del Kia cee'd. Con su modelo Kia cee'd, que se lanzó al mercado en marzo del pasado año, ha conseguido vender hasta la fecha 800 unidades. El esfuerzo de las marcas asiáticas por igualarse a sus competidores europeos queda reflejado en productos como este Kia. Por diseño, motores, comportamiento, materiales y acabados el cee'd está a la altura, incluso en algunos puntos supera a sus rivales europeos. No en vano el cee'd está diseñado para Europa, para satisfacer al 100% las necesidades de los clientes europeos y se fabrica en la nueva planta

de Zilina, Eslovaquia. De esta planta saldrán para Europa, 150.000 vehículos anuales en 2008. Este modelo, se presenta en tres versiones, 5 puertas, 3 puertas (pro_ cee'd) y el modelo familiar (Sporty Wagon). Cabe destacar la venta de 100 unidades del pro_ cee'd (versiones 3 puertas), en un solo mes de venta. Este modelo fue lanzado en marzo de este año. Los modelos de la gama cee'd aportan como valor añadido, a vehículos perfectamente equipados y muy modernos, sus 7 años de garantía de serie y 5 estrellas de seguridad

EURONcap. Es el único vehículo de su categoría que aún na estas dos variables. Tiene garantía de motor de 7 años, que durante los 5 primeros incluye el resto de componentes. Ninguna marca, ni siquiera las premium, ofrecen esa garantía en un compacto.

Esta garantía es gratuita y transferible si el coche cambia de propietario, con la única condición de realizar el mantenimiento que marca el fabricante, con intervalos de 15.000 kms para los gasolina y 20.000 para los Diesel. Una prueba más del éxito de este vehículo, ha sido la concesión

del galardón de mejor coche del año 2008 en Canarias.

La gama de motores es satisfactoria tanto en sus variantes Diesel como gasolina. Está disponible con dos motores de gasolina (1,4 l de 109 CV y 1,6 l de 122 CV) y tres Diesel (un 1,6 l de 90 CV, un 1,6 l de 115 CV y un 2,0 l de 140 CV). Más adelante, habrá un motor de gasolina de 143 CV. El Kia cee'd constituye una de las mejores alternativas por su relación calidad-precio. Kia ha conseguido crear un compacto "a la europea"

Redacción



El Kia cee'd convence con su diseño europeo, sus acabados y sus 7 años de garantía

noticias noticias

CONCESIONARIO OFICIAL
ICAMOTOR
VENTA DE AUTOMÓVILES S.L.

Ya está aquí
el nuevo Kia
SORENTO

Desde
22.975 €

siente la fuerza y la robustez
en su estado máximo

Aire acondicionado, llantas de 17",
170cv y 5 AÑOS DE GARANTIA de serie.

Emisiones de CO2 desde: 209-228 gr. / Km. Consumo desde 6,7 l / 100 Km hasta 11 l / 100 Km

Nuevo Kia Sorento, fuerza, en estado puro. Ven a verlo a ICAMOTOR VENTA DE AUTOMÓVILES, y su red de ventas

5 AÑOS
GARANTIA

INFO KIA: 902 155 157
www.kiacanarias.com

Pol. Ind. El Mayorazgo, Nave 7
Santa Cruz de Tenerife
Tel. 922 222 229

KIA MOTORS
The Power to Surprise™

Nuevos: Grand Modus, Kangoo, Clio GT y Laguna GT Tinvesa presentó "La Avalancha Renault"

Tinvesa nos dió cita a los medios en un conocido y agradable entorno en el que, D. Andrés Miranda, Director General de Tinvesa y, el nuevo Jefe de Ventas, D. Carlos Díaz, nos desvelaron en qué consistía "La Avalancha Renault".

No es ni más ni menos que la presentación, al mismo tiempo, de cuatro modelos que, si bien no representan una novedad, en todo el sentido de la palabra, suponen importantes trabajos de diseño,

de la marca, que los han convertido en versiones "diferentes de los modelos de los que proceden.



Kangoo

El nuevo Kangoo Combi, vehículo comercial ligero de la marca del rombo se ofrece en esta su segunda generación, dotada de una mayor practicidad y tamaño, así como con un mayor confort y facilidad de uso. Su orientación, especialmente en las versiones más equipadas, busca claramente competir con los monovolúmenes compactos, a los que barre en cuanto a espacio, capacidad y modularidad de su habitáculo, y ante los que no se deja amilanar por equipamientos disponibles, confort de marcha y prestaciones.



Clio Grand Tour

Ofrece una polivalencia seductora con unas prestaciones diferenciadas con relación al berlina. Este nuevo Break, responde a las expectativas de una clientela que busca un vehículo que concilia el diseño dinámico y un volumen de carga generoso.

Con este vehículo, Renault entra en el sub segmento de los break de pequeño tamaño, con un diseño compacto, dando satisfacción a las necesidades de una clientela que demanda personalidad y un amplio habitáculo.

Es uno de los breaks más compactos del mercado (4.202 mm de largo). Permaneciendo fiel a las líneas de la berlina, expresa el dinamismo y el placer que procura su condición. El portón inclinado orlado con un embellecedor de te-

cho aerodinámico y las barras perfiladas del techo, se inscriben definitivamente en el universo del vehículo de turismo.



Grand Modus

Pioneros en el campo del monovolumen, Renault aporta toda su experiencia en el diseño de Grand Modus.

Con 24 cm suplementarios (4.034mm), un maletero generoso de hasta 410 dm³ y su banqueta trasera deslizante y modulable que puede abatirse 1/3-2/3 o completamente plegada, ofrece una gran polivalencia para nuevas utilidades: vacaciones en familia o un fin de semana entre amigos. El bienestar a bordo de todos los ocupantes se consigue gracias a un interior luminoso, una habitabilidad generosa y a tres plazas traseras permanentes. Numerosos huecos para guardar obje-

tos. Dotado de unas excelentes cualidades ruterías, Grand Modus viene equipado con todo lo que necesita para convertirse en el principal vehículo del hogar.

Con la llegada del Grand Modus, Renault ha decidido comercializar esta versión únicamente, en el segmento de los monovolúmenes pequeños.



Laguna Grand Tour

Del Laguna Grand Tour apreciamos un estupendo trabajo con el que se ha conseguido un "break" especialmente deportivo y que, a pesar de poseer las ventajas de espacio de tal vehículo, no aparenta una pérdida de estilo como se ve en otras marcas.

Dirigido a una clientela exigente que utiliza su vehículo a diario, llega el nuevo Renault Laguna Grand Tour que pone de manifiesto en el mercado su diseño moderno, habitabilidad y elementos prácticos a los que se suma una tecnología que proporciona al usuario un placer de conducir con total precisión. Como su hermano de gama ofrece una maniobrabilidad sorprendente, con un diámetro de giro de 11,05 m con un giro de volante de 2,9 vueltas.

Una amplia gama de 19 versiones (7 niveles de motorización con 5 escalones de equipamiento) llega al mercado español con una garantía de 3 años o 150.000 kms.

José de la Riva

Rallye de Canarias Trofeo El Corte Inglés Los hermanos Vallejo volvieron a ganar

- Alfonso Viera estrenó su Ford Focus WRC con una victoria en el Campeonato de Canarias.

El 32º Rally de Canarias "Trofeo El Corte Inglés" ha visto doce años después la victoria de un piloto canario en una prueba de carácter internacional.

Luis Monzón y José Carlos Déniz ratificaron en la zona sur y centro de Gran Canaria el liderato cosechado en la jornada del viernes, frente a su compañero de equipo, y actual campeón del certamen IRC, Enrique García-Ojeda. Pero el rally no sólo se jugaba en esta zona.

Regional

Los hermanos Vallejo lideraban el rally en el apartado regional, pero a su vez en la clasificación conjunta correspondiente al campeonato de España. Aquí la pareja gallega era líder desde la primera jornada tras el abandono del

grancanario Armide Martín, ampliando su ventaja a lo largo de la última etapa. De esta forma Sergio y Diego Vallejo reeditan su triunfo cosechado el año anterior a los mandos del espectacular Porsche 911 GT3, alcanzando de paso el liderato nacional.

Tras la segunda plaza de Luis Monzón en el apartado nacional, su compañero García-Ojeda era el tercero en la clasificación de este apartado, después de que no pudiera acercarse al piloto grancanario en toda la segunda etapa. Oscar Garre completó la exhibición de Peugeot en el rally europeo, consiguiendo por segunda ocasión consecutiva la cuarta plaza entre los participantes en el nacional.

Torres: 3º

Justo tras ellos se clasificó José Antonio Torres, en una sensacional demostración a lo largo de las dos jor-

nadas, que le ha servido para alcanzar la segunda victoria en el apartado R3 a nivel regional. El andorrano Joan Vinyes, nuevamente acosado por problemas de frenos en su Renault Clio R3, pudo al menos mantener una buena sexta plaza, justo por delante del grancanario Raúl Quesada, que participaba con el vehículo ganador del Desafío en las tres últimas temporadas, un piloto que a todas luces merece encontrar el presupuesto necesario para seguir en el campeonato de España.

En el rally europeo terminaron por completar la lista Oscar Ramírez, Manuel Santana, Esteban Pérez, Juan Robledano, José Quintana y Amaranto Martel. Por otro lado, destaca la segunda plaza en el rally regional de Alfonso Viera, primero a su vez entre los participantes del regional canario, compartiendo podio en el primero de los casos con Va-

llejo y López-Fombona. Buena clasificación de Angelo Padrón, Miguel Martín e Iván Armas, que pilotando todos ellos mecánicas BMW se clasificaron muy arriba en el apartado regional.

Puntos

Una vez terminada la prueba y haciendo los cálculos de la puntuación del Campeonato de España, el más "afortunado" ha sido Sergio Vallejo, que gracias al coeficiente 1,5 que tiene el Rally de Canarias, le ha salido la jugada redonda. No sólo por ganar la prueba a nivel del Campeonato de España (también absoluto) sino que con un tercero del Rally Villa Joiosa y un primero aquí, suman un total de 32,50 puntos, se pone líder del Campeonato de España, por delante de Luis Monzón, que con dos segundos puestos consigue un total de 30 puntos.

Monomarcas

Entre las copas monomarcas inscritas destacó la presencia de la marca Nissan, con sus modelos 350 Z y Nissan Micra. En la primera de ellas triunfó el ex mundialista Sergio López-Fombona, que sentó las bases de su triunfo en la primera jornada, mientras que en la segunda Antonio Rosales consiguió con su triunfo comenzar al frente de la clasificación. En la Mitsubishi Evo Cup el vencedor fue Víctor Mendoza, tras el abandono de Gustavo Bolaños, mientras que en el Desafío Peugeot Manolo Santana aprovechó la avería de José Luis Barrios para llevarse el triunfo. En la Copa Hyundai Getz Oscar Falcón no falló en la segunda jornada, al igual que Rogelio Cárdenes en la Copa Toyota Enma.

Texto: Redacción
Fotos: José de la Riva



Fuster dijo muy pronto adiós tras una leve salida de carretera



Los hermanos gallegos Vallejo volvieron a ganar por segundo año



Luis Monzón cuajó una gran actuación y tuvo su premio



Viera con el nuevo Ford WRC realizó una estupenda actuación



La Nissan 250Z Challenge espectacular



Mendoza, con problemas el primer día, corría el super rallye



Los tres Ferraris no acabaron. Armide fue líder mientras estuvo



Torres, el mejor tinerfeño. Actuación reconocida incluso por Vinyes



Iván Armas deleitó a la afición con un gracioso doble trompo

El Fabia WRC en el Campeonato de Rallyes de Canarias Skoda Canarias: temporada 2008

Hace un año, el equipo Skoda Motorsport comenzaba el importante reto de traer a Canarias lo que parecía imposible: un coche ganador directamente del equipo oficial de Skoda Motorsport que había participado en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Una vez conseguido el reto de comprar el Fabia WRC, se planteó un desafío mayor: ser capaces de hacer correr el coche en las mismas condiciones que un equipo oficial y si los resultados serían positivos. Tras un duro esfuerzo, los resultados fueron excelentes: Toñi Ponce se proclamaba Campeón de Canarias de Rallyes de Asfalto 2007.

Reto 2008

Este año, el equipo Skoda Motorsport luchará por alcanzar de nuevo el título de Campeón de Canarias. En la temporada 2008, el Skoda Fabia WRC será pilotado por el grancanario Toñi Ponce, con la novedad de Víctor Parada como copiloto. Skoda Canarias apuesta un año más por este gran proyecto, que ha supuesto un gran esfuerzo tanto personal como económico.

Equipo

Está formado por Toñi Ponce y Víctor Parada con el Fabia WRC y, por otro lado, Félix González y Santiago Ferrera, con el Skoda Octavia Kit Car. Este año, el equipo espera seguir siendo altamente competitivo en las pruebas de la temporada.

En la presentación del proyecto Skoda Motorsport 2008 han estado presentes Oliver Alonso, Director General de Domingo Alonso; Ruyman Caballero, Gerente de Skoda Canarias y José Pérez, Manager de Skoda Motorsport Canarias.

En 2007, el Fabia WRC participó por primera vez en el Rally de Canarias, con ciertas dudas sobre sus resultados. Los ingenieros y mecánicos de Skoda de la República Checa prestaron sus apoyo y experiencia para finalizar el Rally en segunda posición. La participación en esta prueba sirvió para que los ingenieros y mecánicos de Skoda Motorsport aprendieran mucho acerca del Fabia WRC, un conocimiento que ha llevado en estos momentos a un control total sobre la unidad.

Objetivo alcanzado

Durante la temporada 2007, el equipo Skoda Motorsport ha cumplido sus objetivos, solventando los pro-

blemas que han surgido en cada prueba, hasta alcanzar el triunfo en el Campeonato de Canarias de Rally de Asfalto. Este triunfo ha llenado de satisfacción al equipo Skoda Motorsport, que en 2008 intentará repetir el éxito de año anterior.

Skoda Fabia WRC

El Fabia WRC es una unidad equipada con las últimas homologaciones de Skoda Motorsport para este modelo. Es una unidad exactamente igual a la que participó el año pasado en el Campeonato de Mundo de Rallyes de la mano de Jan Kopecky, con una caja de cambios de cinco velocidades, refrigeración líquida de frenos y diferenciales y todas las evoluciones homologadas hasta enero de 2007.

Esta unidad será controlada por los ingenieros de Skoda Motorsport y por los ingenieros que dispone el Grupo Domingo Alonso en sus diferentes departamentos técnicos de control y garantías, propuestos por los diferentes fabricantes.

Una vez finalizado el pasado Rallye de Maspalomas, el equipo completo del Fabia WRC, incluyendo un mecánico y un ingeniero de Skoda Motorsport, se dispusieron a desmontar completamente el coche con el fin de realizar una exhaustiva revisión de todos sus componentes, tanto mecánicos como electrónicos.

Este año, el motor del Fabia WRC es completamente nuevo, con la más avanzada tecnología utilizada en el pasado Campeonato del Mundo de Rallyes. Tanto los diferenciales como la caja de cambios son totalmente nuevos. El sistema eléctrico al completo ha sido enviado a Skoda Motorsport para realizar igualmente una revisión, que ha incluido el cambio de panel del mismo. En cuanto a la carrocería, ha sido revisada y pintada de nuevo, incluso en el interior.

En general, el Fabia WRC ha sido revisado hasta el último detalle para estar preparado para el Campeonato de Rallyes de Canarias. El Skoda Motorsport posee un conocimiento y control completo sobre el vehículo.

El Fabia WRC cuenta con la colaboración de los siguientes patrocinadores: Skoda Canarias, Skoda Credit, Castrol, Pioneer, Avis Canarias, Halcourier, Litografía González, Naviera Armas y Scalectrix.

Redacción



El coche, tras la temporada 2007, se ha vuelto a "hacer de nuevo" incluida la mecánica

Datos de la unidad

Homologación FIA	A-5663
Ficha inicial de homologación de fecha	01 de julio de 2003
Homologación inicial a partir del modelo de serie	FABIA RS
Unidad numero	Chasis 16
Motor Skoda	nº 406
Caja de cambios de última generación por	Xtrac
Velocidades	5
Fecha de homologación	01 de julio de 2005
Extensión de homologación	nº 16-12 VO
Embrague caja de 5 velocidades	Ap Racing nº12807
Diferencial delantero	Mecánico
Diferencial central	Activo
Diferencial trasero	Mecánico
Frenos Delanteros:	
FL	378 - 32,8
FR	378 - 32,8
Frenos Traseros	
RL	356 - 28,5
RR	356 - 28,5
Neumáticos	Michelin 65-18
Llantas	OZ Racing 8 x 18
y	Speedline 8 x 18
Electrónica Motor:	Bosch
Electrónica Diferenciales	PI



El conjunto es un coche competitivo que, en manos de Toni Ponce, puede volver a ser Campeón de Canarias

Toñi Ponce: Un gran deportista

Entrevista al Campeón de Canarias 07

Cuando realizamos esta entrevista Toñi Ponce tenía una idea de proyecto que amablemente nos contó. Como todos ya saben, la muerte de su padre, Q.E.D., cambió algunos detalles. Desde aquí nuestro más sentido y sincero pésame a él, a sus hermanos y a toda la familia Ponce.

Invitados por Domingo Alonso nos desplazamos a Gran Canaria. El motivo era la presentación del equipo que afrontará la temporada 2008 con ilusiones renovadas y el firme propósito de volver a ser Campeones de Canarias de Rallyes de Asfalto.

Tras la presentación y una rápida rueda de prensa "secuestramos" el actual Campeón de Canarias y entablamos una conversación para que Toñi informe a los lectores de informaMOTOR.

Pregunta. > Toñi, una temporada nueva, un proyecto bonito... Se supone que la meta es volver a conseguir el Campeonato de Canarias. ¿Estás satisfecho?

Respuesta. > Sí, contento porque es un año más con el Fabia y triste porque es, al mismo tiempo, un año menos con el Fabia. Queda claro que estamos en el centro de un proyecto a tres años. Pero muy satisfecho. El año pasado supuso la consecución de un gran reto para todo el equipo, empresa, patrocinadores, conseguir que estuviera aquí y yo desde tus páginas quiero aprovechar para dar las gracias a Domingo Alonso por haberme dado la oportunidad de pilotar este coche y también dárseles en nombre de la afición porque se que están encantados de tener y disfrutar de las evoluciones de un coche como éste en Canarias.

P. > Este año "se han caído de las listas de inscritos" algunas máquinas y pilotos importantes que el año pasado peleaban por el campeonato...

R. > Sí, es un poco triste, está claro que la situación es bastante difícil. Por eso valoro muchísimo más que mi empresa tenga presente el coche en tantas pruebas como sea posible y el objetivo, por supuesto, pasa por volver a revalidar el título de Canarias. Lo contrario sería un fracaso para todos nosotros.

P. > En la rueda de prensa a la que acabamos de asistir "algún desaprensivo" ha preguntado por los rallyes en los que el Skoda iba a participar. El

Jefe de equipo contestó que "mientras dure el dinero". Está claro que es una broma. Ahora, al menos para los aficionados de Tenerife, donde no te voy a desvelar ahora el altísimo nivel de seguidores con los que contáis, me gustaría que les dijeras los rallyes en los que vais a participar para que se vayan preparando.

R. > Será difícil que podamos estar en el Rallye Palma Canaria Norte. Para nosotros ha sido un principio de temporada durísimo. Además tenemos que correr el Rallye de Canarias donde vamos a ver lo que pasa y esperemos que todo salga bien. Pero, sobre todo el equipo, necesita un descanso. Seguramente el primero en Tenerife será el Rallye Granadilla. Según el programa tenemos que estar en dos pruebas. Pero ahí estoy intentando limar todo lo que se pueda el presupuesto.



Toñi Ponce con su nuevo copiloto, Victor Parada, durante la rueda de prensa

P. > Queda claro que serán dos rallyes en Tenerife.

R. > Toda la red Skoda está implicada en nuestro proyecto y, por motivos publicitarios, debemos asistir al menos en dos ocasiones.

P. > El Fabia WRC es un "pata negra", lo último, ¿lo mejor que tiene Skoda?

R. > Sí, pero no debemos olvidar que Skoda se retiró en el 2005 del mundial...

P. > Pero, insisto, esto es lo mejor que existe...

R. > Bueno, nosotros, adquirimos el coche directamente de Skoda Motor Sport. Era, de las cinco unidades fabricadas, el único coche que quedaba de asfalto. Nos costó muchísimo conseguirlo y quitárselo a François Duval a quien, en principio, iba destinado.

P. > ¿Se compró con "0" Kms?

R. > Pensábamos que sí. Pero en el Rallye de Teror el

motor desfalció de forma importante y comprobamos, también por referencia del preparador del motor, que estaba bastante "tocado" lo que indica que "no era 0 Kms". Estas son las novatadas que se suelen pagar pensando que todo viene revisado y que está a 0. Mas tarde, por los informes de Skoda Motor Sport, hemos sabido que tenía cuatro carreras. Esto supuso un desgaste importante sobre todo a nivel de presupuesto. Tuvimos que ir reponiendo muchas cosas con las que no contábamos

P. > Por lo comentado anteriormente este año se ha partido de 0.

R. > Hemos tomado la determinación de hacer todo el coche nuevo y, como decía el jefe de equipo, motor, caja, diferenciales y sistema eléctrico se han hecho nuevos. Esto nos da una confianza y, el hecho de partir de cero, nos hace creer que tiene que ir mejor.

Santa Brígida, tras haber montado el coche nosotros (sin la ayuda de ningún mecánico checo) el comportamiento ha sido magnífico. Para nosotros es un premio importante.

P. > ¿Contareis en un futuro inmediato con la colaboración técnica de fábrica?

R. > Ahora nos visitará un ingeniero de Skoda Motor Sport para chequear todo. Ver que toda la información, que tenemos grabada en la memoria de la centralita, del Rallye de Santa Brígida es correcta. Queremos estar completamente tranquilos.

P. > ¿Queda claro que cuentas con un equipo técnico que está al mejor nivel posible?

R. > Tengo un equipo increíble. Ellos quedaron muy decepcionados, cuando el coche llegó a Gran Canaria para participar en el Rallye de Canarias Trofeo El Corte Inglés, ante el aspecto tanto interior como de mecánica. No era de su agrado. No estaba ni como teníamos el Octavia ni siquiera el Polo. El reto para ellos era hacerlo desde 0. No pudimos porque la temporada, tras el Rallye de Canarias, se nos echó encima. Nada más acabar el Rallye de Maspalomas el coche se desmontó y quedó en esqueleto. A partir de ahí se comenzó partiendo como queríamos. Es para mí una gran satisfacción

P. > Otro reto importante para la temporada: Nuevo copiloto. Ir en el asiento derecho del Fabia no es ir en cualquier coche.

R. > Te puedo decir que para mí ha sido más difícil debutar con Víctor en el Rallye de Santa Brígida que debutar con el Fabia en el Rallye de Canarias. Bueno, tu que has sido copiloto y has participado conmigo unos cuantos años, lo que considero una suerte, sabes que es más que un matrimonio. Son muchísimas horas, hay que estar muy com-

penetrados y digamos que para Víctor, que tiene poca experiencia, la verdad es que con las notas funciona muy bien. Pero tanto este coche como yo exigimos muchísimo más porque tengo que liberarme de muchas cosas que con Rubén, que además era mecánico, tenía una gran tranquilidad. Sobre todo en lo que era mecánica.

P. > El coche exige mucha atención de parámetros importantes que no se deben perder de vista en ningún momento...

R. > Datos de motor, si hay que cambiar de programa, si hay que levantar, si hay algo fallando. Para Víctor, de momento, es difícil. Además de cantar las notas tiene que informarme de cualquier irregularidad que se produzca según el ordenador para, sobre la marcha, adoptar la medida más adecuada. De todas formas habrá que darle tiempo. En el Santa Brígida salió todo bien y espero que en el próximo vaya mejorando hasta alcanzar el nivel que nos exige la máquina.

P. > Yo pensaba que en el Santa Brígida, por la lista de inscritos, no ibais a tener que correr. Pero, según los tiempos, está claro que fuisteis, muy, muy rápidos.

R. > El año pasado la lucha fue entre David García, con el Peugeot, y Juan Luis Cruz con el Subaru. El reto era bajar los tiempos y lo conseguimos con creces. Era la única forma de ver que evolucionamos positivamente. Ahí está la diferencia de un minuto cincuenta con el segundo clasificado.

P. > Volviendo al copiloteaje. ¿Por qué se fue Rubén?

R. > Cada vez lo tenía más difícil. Este año tiene un reto importante. Se ha montado su propio taller y le deseo, de verdad, todo el éxito del mundo. Le echaré de menos porque, gracias a sus conocimientos mecánicos, conseguimos acabar algún que otro rallye.

P. > ¿Qué le dirías a la afición de Tenerife?

R. > Estoy muy agradecido. En cualquier isla estoy en casa. El constante apoyo de la afición es uno de los mejores premios para mí. Espero seguir dándoles muchas satisfacciones.

P. > Te deseo, faltaría mas, lo mejor y que vuelvas a ser campeón. Gracias por tu atención y tu amabilidad.

R. > Que así sea. Gracias



Los componentes del equipo con el jefe de equipo y el gerente Skoda Canarias

Alonso, que experimentó una mejoría, no acabó Doblete de Ferrrari en Montmeló

Circuito lleno a rebosar. Cerca de 140.000 espectadores. Un ambiente como en el mejor día de fiesta y muchos, muchos seguidores dispuestos a empujar a Alonso, incluidos muchos VIP'S entre los que se encontraba SM el Rey Don Juan Carlos. En definitiva un buen día para ver in situ la carrera española de F1.

Fernando tras unos sorprendentes entrenamientos oficiales consiguió, con el esperado "paquete de mejoras", y 1.21.347, colocarse en primera fila para la salida oficial tras Kimi, con 1.20.701, que le

superó por un suspiro para ganar la pole.

Excelente salida de los Ferrari. Fernando llega a final de recta tercero.

Sutil colisiona con Vettel (cuarto abandono de la temporada) y quedan fuera de carrera, en la primera vuelta.

Hamilton tras una buena salida se coloca a rebufo de Fernando.

Parece que Fernando aguanta el ritmo de los Ferrari que, encabezan la carrera, y no se distancian.

Nelson tras un incidente con Bourdais abandona.

Kimi se quiere marchar. Vuelta rápida: 1 23 0. y a continuación 1.22.351

Fernando mantiene a Hamilton a 1,4. El ritmo continúa a pesar de que la bandera amarilla sigue en pista. Un camión recoge los restos del coche de Nelson Piquet.

En la vuelta 14 Fernando, por radio, se queja de subviraje y pide que, para el próximo cambio de ruedas, se corrijan las presiones.

Hamilton se pone a 1,2 de Fernando que en la vuelta diez y seis entra a cambiar ruedas. (parada: 9,3)

Vuelta 21: Kovalainen se sale y se incrusta en una pila de neumáticos a más de 200Km/h. Tiene un problema de suspensión en la rueda delantera izquierda. Se advierte que pierde una pieza que le revienta el neumático perdiendo la direccionalidad.

Bandera amarilla, coche del médico y coche de seguridad en pista. Todo acaba sin consecuencias para el piloto. Fernando, cuando el coche de seguridad se retira, está en sexta posición

Heifield tiene que hacer un Stop and Go por entrar a re-

postar cuando el coche de seguridad estaba en pista. Esto le hace recuperar un lugar a Alonso que ahora es quinto.

La salida del coche de seguridad ha hecho que Kimi perdiera su ventaja de once segundos reduciéndose a dos sobre su compañero Massa.

En la vuelta 34. El motor del Renault (que era de segundo ciclo) dice basta y se para. Es el final de carrera para un Alonso que había plantado batalla y seguirá, sin duda, dando lo mejor.

Próxima cita Turquía: 9 y 11 de Mayo.

Texto: José de la Riva



Alonso, a pesar de las mejoras, abandona ante la decepción de la hinchada

FORMULA 1 GRAN PREMIO DE ESPAÑA TELEFONICA 2008							
Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Slit	Ptos
1	1	Kimi Räikkönen	Ferrari	66	1:38:19.051	1	10
2	2	Felipe Massa	Ferrari	66	+3.2 secs	3	8
3	22	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	66	+4.1 secs	5	6
4	4	Robert Kubica	BMW Sauber	66	+5.6 secs	4	5
5	10	Mark Webber	Red Bull-Renault	66	+35.9 secs	7	4
6	16	Jenson Button	Honda	66	+53.0 secs	13	3
7	8	Kazuki Nakajima	Williams-Toyota	66	+58.2 secs	12	2
8	11	Jarno Trulli	Toyota	66	+59.4 secs	8	1
9	3	Nick Heidfeld	BMW Sauber	66	+63.0 secs	9	
10	21	Giancarlo Fisichella	Force India-Ferrari	65	+1 Lap	19	
11	12	Timo Glock	Toyota	65	+1 Lap	14	
12	9	David Coulthard	Red Bull-Renault	65	+1 Lap	17	
13	18	Takuma Sato	Super Aguri-Honda	65	+1 Lap	22	



Kimi, que hizo la pole, venció en Montmeló tras una excelente carrera.

Clasificación Provisional Campeonato 2008				
Pos	Conductor	Nacionalidad	Equipo	Pts
1	Kimi Räikkönen	Finlandés	Ferrari	29
2	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	20
3	Robert Kubica	Polaco	BMW Sauber	19
4	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	18
5	Nick Heidfeld	Alemán	BMW Sauber	16

Pasatiempos

6 errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es historia...



Morgan 4/4

La firma británica Morgan llevaba tiempo construyendo triciclos deportivos cuando en 1936 completó su oferta con un automóvil "normal" de cuatro ruedas. El nuevo modelo se llamó 4/4 por el número de ruedas y cilindros, y se conservó la suspensión delantera independiente, de comprobada eficacia desde 1910, con bujes guiados de desplazamiento vertical. Morgan se mantuvo fiel a esta tecnología cuando presentó en 1961 la cuarta generación del superventas 4/4. El motor que fun-

cionaba bajo el capó seguía siendo de Ford y se ofrecía en tres versiones diferenciadas por su potencia. Un digno propietario de un Morgan no sólo tenía que haber pasado por una larguísima lista de espera: este automóvil personificaba el puro recreo en la conducción y no el uso cotidiano.

Redacción

Marca	Morgan
Modelo	4/4
Cilindrada cc	1.498
Cilindros	4
CV	64
kW	46,8
Fabricación	1962-1967
Uds. Fabricadas	----

Sudoku

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	

Sencillo

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

Medio

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

Difícil

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

Este Toyota

AURIS

es suyo por

95€

al mes
el 1^{er} año



¡SIN ENTRADA!

...y sin trucos.

(T.A.E. 7,83%) Resto en 12 mensualidades de 150€, 12 de 195€ y 60 de 253,57€.

Ejemplo: Toyota Auris 1.4 3P Línea Terra. PVP: 15.093 euros (IGIC, transporte e impuesto de matriculación incluido). Plazo: 96 meses, en 12 cuotas mensuales de 95 euros; 12 cuotas mensuales de 150 euros; 12 cuotas mensuales de 195 euros y 60 cuotas mensuales de 253,57 euros. TIN: 6,95% TAE: 7,83%. Comisión de apertura (1,25%): 188,66 euros. Comisión de estudio (1,25%): 188,66 euros. Coste total de la operación: 20.889,8 euros. Condiciones válidas hasta el 30/06/2008. REBE.: 08/18937. Entidad financiera que ofrece la financiación: Santander Consumer E.F.C., S.A. El vehículo visualizado no se corresponde con el ofertado.

