informamotor CANARIAS

www.informamotor.com

Año 2- Nº 0015 - Jun.-2007 Difusión mensual gratuita Dirigida por Sergio de Mesas y José de la Riva

Información sobre Automovilismo, Motociclismo, Karting, Transporte y otras noticias del motor

XXIII Rallye Palma Canaria

Páginas 12 y 13

Vencieron: Cruz/Arocha

Nuevo Audi R8

Página 17

F1 GP de Monaco

Página 10

1º Fernando Alonso

MOTOS: Le Mans Pág. 14 / CEV Montmeló Pág. 11 / Racing Canarias Show Pág. 7

HUMMER®

ICAMOTOR VENTA DE AUTOMÓVILES S.L.
Concesionario y Servicio Postventa Oficial para el Archipiélago Canario

H2 - 3 Años de Garantía Oficial
H3 - 4 Años de Garantía Oficial

Urb. El Mayorazgo, nave 7
38108 Santa Cruz de Tenerife
Tfno.: 922 22 22 29

Desde 49.000€ matriculado

c/ Alfredo Martín Reyes, nº7
Urb. Miller Bajo - 35014 Las Palmas de G.C
Tfno.: 928 41 11 48

KIA

ICAMOTOR VENTA DE AUTOMÓVILES S.L.
Concesionario oficial
3 Y 5 AÑOS DE GARANTIA OFICIAL
POLÍGONO INDUSTRIAL EL MAYORAZGO, NAVE 7, S/C DE TENERIFE 922 22 22 29

SsangYong presenta el nuevo Actyon. Su diseño único y vanguardista une la silueta de un todoterreno con la agresividad y deportividad de un coupé. Un potente motor 2.0XDI de 141 cv con la nueva tecnología turbo XVT. El más completo equipamiento en lo que a seguridad y comodidad se refiere.

Nuevo ACTYON
Desde 23.300 euros.

AUTOQUALITY
Autopista del Norte, km. 12,5
Camino San Lázaro, s/n
38206 Los Rodeos - La Laguna
Tel.: 922 31 59 17

SSANGYONG
ssangyong@grupoflick.com

Damnificados: Jonathan Hdez. y el M.C. David Dguez.

Pilotos y motoclubls de segunda

A principios del mes de mayo me senté a escribir este artículo donde intento dar mi punto de vista sobre algunos temas del motociclismo canario. Hoy, un mes después, es la versión definitiva. Siempre presumí de no corregir mis textos y dejarlos con la primera idea que suele ser la buena pero, como dicen los mayores: *mira por donde he tenido que cambiar de idea.*

Y me explico con más claridad. Recientemente una prueba de MX provincial organizada por el MC David Domínguez, con todos los esfuerzos que realiza este grupo humano que lideran Manolo Domínguez y el incombustible Domingo González, no tiene repercusión mediática alguna. El gabinete de prensa de la federación Canaria, que hasta la fecha solía pasar comunicados, no informa de esta carrera escudándose que era una carrera provincial y que corresponde a la federación interinsular de Tenerife, que no tiene gabinete de prensa, aunque me consta ya que su nuevo Presidente está mandando los comunicados, que yo sí recibo. Y con ello priva a todos los pilotos que compitieron de poder tener un pequeño apoyo más en la prensa canaria.

Ese mismo fin de semana, tres pilotos tinerfeños acudían al nacional de MX. Pues casualmente el gabinete de prensa de la Federación Canaria se olvida, por decirlo de alguna manera, de pasar nota a los medios de la actuación del piloto del MC Abona Jonathán Hernández; y digo de este piloto porque de los otros dos, Jonay Rodríguez y Nareme Martín, que están cuajando grandes actuaciones, si encontramos información en los medios a través del gabinete de prensa del propio equipo, que casualmente es el mismo que el de la federación Canaria. ¡qué mal pensado soy! Hasta aquí lo podría admitir. Pero sigo narrando.

Personalmente llevo tres años acudiendo prácticamente a todas las carreras que puedo para publicar en los medios con los que colaboro. Hay pruebas que coinciden y no puedo estar en dos sitios a la vez, entre otras cosas porque soy corresponsal nacional y responsable del Campeonato de España de Velocidad, hasta ahora era de Solo Moto y a partir de esta temporada de Motociclismo. Siempre hay personas que me ayudan y me pasan fotos y narraciones de algunas de esas carreras para que tengan su publicación. También es cierto que recibía, hasta ahora, lo subrayo, los comunicados que mandaba la federación Canaria tanto de pruebas regionales como provinciales y resto de información. Pero recientemente escasea la información, bueno, no seamos imbéciles, no me pasan nada. Y sigo siendo mal pensado, ¿verdad?

Jonny, ánimo chaval que vales mucho y en este medio y en los que pueda colaborar tendrás siempre tu espacio. El sur también existe. Prometido. MC David Domínguez, que decirles a ustedes que se pasan la vida cambiando ruedas de una curva a otra, poniendo y quitando vallas, barriendo un polígono, regando mil veces un circuito para que no salga polvo, ¿que les digo? Que disculpen por no haber estado en esa carrera y no haber publicado nada, en esta edición van las clasificaciones y fotos de otras carreras, lo mínimo que puedo hacer, pero me tienen a su entera disposición para todo aquello en que les pueda ayudar. No duden en pedirme si puedo aportar algo a vuestro trabajo.

Y para terminar, aunque me dejo algunas cosas más comprometidas para futuras ocasiones, como piloto con licencia, me interesaré de manera especial de informarme hasta donde pueda y me dejen, cómo se manejan los fondos que aportamos con nuestras licencias, y ver el destino que se les da. Porque si pagamos tanto dinero y se destina a fondo perdido o a pagar servicios no prestados pues llega la hora de tenerlo claro.

Seguiremos desde este medio cubriendo la mayor cantidad de eventos que podamos y seguiré en lo que me gusta que es escribir y, sobre todo, disfrutar del motociclismo canario. Aunque desde algunos lugares intenten vetar y poner muchos peros, además de procurar descartarnos y cerrarnos las puertas, marginarnos, desacreditarnos y aislarnos pero: LUCHAREMOS POR EL MOTOCICLISMO CANARIO A PESAR DE ESOS PERSONAJES e iré publicando todo aquello que crea que se deba saber.

Texto: *Yiyo Dorta*

31 de Mayo de 2010

Primer Gran Premio Día de Canarias

Por fin y después de superar todo tipo de avatares en la historia de la construcción de este recinto del motor, se pudo inaugurar y disputar la primera prueba deportiva, tras el preceptivo corte de la cinta en la entrada que da acceso al aparcamiento del mismo y por supuesto de la obligada foto de todos estos políticos que siempre han apoyado con su esfuerzo la construcción de algo que el aficionado de esta practica deportiva, venía reclamando desde que prácticamente se disputase la primera prueba, impulsada por el empecinamiento de un hombre como Francisco Borges .

Eran las 11 horas cuando el vehículo conducido por el presidente de la Comunidad Autónoma, así como el responsable de explotación del circuito a los mandos del Jaguar matricula de TF-36063 que fuera de D. Pedro Cruz, aquel recordado zapatilla, que tras votación solicitada por la Federación Tinerfeña, entre los aficionados del motor decidieron que debía ser el vehiculo que abriera tan noble acto.

Tras el Jaguar, los pilotos más jóvenes con sus kart de 80 cm^3, y dando paso a una comitiva de vehículos de competición, tanto clásicos como actuales se dirigieron a la primera formación oficial de salida . 60 fueron los pilotos que realizaron la correspondiente inscripción, en las distintas categorías a disputar y la característica de esta primera carrera ha sido la limpieza y el arrojo de los 58 autorizados a tomar la salida.

El comentario de prácticamente todos los presentes era la satisfacción de encontrarse en este evento, máxime cuando ya habíamos perdido la esperanza de que algún día fuera posible, muchas habían sido las promesas y mentiras y muchos los proyectos que se habían quedado en el camino y he de reconocer que yo el primero siempre había pensado que era una maniobra política que formaba parte de un programa electoral en periodo de elecciones.

Lo ultimo que habíamos visto fue en aquellas recordadas elecciones de Mayo de 2007, en las que incluso podíamos disfrutar de imágenes virtuales de este circuito que 3 años después es toda una realidad, sinceramente pensé que en la elecciones del 2011, nos volverían a vender el proyecto incluyendo en las imágenes virtuales olores fácilmente detectables por los aficionados.

Hoy es una realidad y ayer en la celebración del Día de Canarias y con la colaboración de 3 figuras de la comunicación del motor que nos hicieron vibrar y lograron que los aficionados formáramos parte de ese espectáculo como son Álvaro Diaz, Lolo Romero e Ian Montgomery, ya en esta zona del sur de la isla contamos con esta catedral del motor.

Ya son las 6.00 a.m. y suena de nuevo el implacable despertador, no quisiera pensar que esto haya sido un sueño, sobre todo porque habitualmente no duermo con mono de competición, algo ha tenido que cambiar, y ese circuito es seguro una realidad.

Dicen que los sueños deben de contarse para que puedan ser cumplidos, pero mis amigos dicen que eso no es un sueño sino una utopía, por esta vez no les pienso hacer caso.

Quizás lo que realmente me pase es que soy excesivamente optimista, pero no quiero aceptar el dicho popular de que un optimista no es más que un pesimista mal informado.

Un saludo.

Texto: **J. Gregorio Rguez. del Rosario**

SUMARIO

Opinión	Pág.2	Nuevo Honda	Pág.6	Rallye Palma Canaria	Pá.12	Clásicos	Pá.18
Opinión	Pág.3	Racing Can. Show	Pág.7	Rallye Palma Canaria	Pá.13	Nuevo Mercedes C	Pá.19
Opinión / D.Materia	Pág.4	Instal. Toyosur	Pág.8	Le Mans 125 / 250	Pá.14	Fiat Abarth S2000	Pá.20
Fabia / Fechas Subid.	Pág.5	Nuevo Toyota Auris	Pág.9	Le Mans Moto GP	Pá.15	Nuevo Fiat Bravo	Pá.21
		F1 Montecarlo	Pá.10	Daniel Sordo RACC	Pá.16	Opel Corsa y GT	Pá.22
		CEV Montmeló	Pá.11	Nuevo Audi R8	Pá.17	Pasatiempos	Pá.23

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

Seguramente la razón para tanto radar

“Sin afán recaudatorio”...

Hablando de ajedrez, que es un juego que me encanta y suelo practicar, la tradición, que es sabia, sitúa su nacimiento en la India hace ya bastantes años.

Su inventor un brahmán llamado Sissa Ben Dahir lo concibió para distracción y ocio de un rey.

Tal fue el éxito, en la corte de dicho rey, que ofreció a tan brillante inventor que eligiera su recompensa.

El brahmán, que de tonto no tenía nada, solicitó que le fuera concedido un grano de trigo en la primera casilla del tablero, dos en la segunda, cuatro en la tercera y seguir doblando la cantidad hasta totalizar las 64 casillas del tablero (queda claro que el inventor era un auténtico coco).

Dejo a disposición de algún lector, que tenga una calculadora a mano, el saber la cantidad de granitos de trigo le habrían correspondido al sabio por la invención del juego, dudo que el rey pudiera hacer frente a dicha comanda, ya que la cifra final es tan elevada que sobrepasa la producción mundial de trigo de la actualidad.

No sé como acabarían las relaciones entre el rey y el inventor pero me temo que, si el rey era “un hombre de palabra”, es posible que mal al no poder cumplirla...

Y me da que pensar que los que han puesto en marcha la siembra de radares en España han debido copiar el mismo principio.

Para explicarlo, y como supuesto ejercicio de cálculo, se me ha ocurrido poner un cuadrito ilustrativo para que nos podamos situar.

Resulta que un radar que haga 50 multas por día, a 300 €uros de media, recaudaría, bueno esta palabra no le gusta al Director General de Tráfico Don Pera Navarro, pero ahora no se me ocurre otra que se adapte mejor a lo que trato de explicar, algo así como novecientos millones de pesetas.

He hecho otros supuestos con otras cifras de radares instalados y llega un momento que uno se pierde en los números. Casi algo así como les pasó a los que quisieron satisfacer al rey que pretendía recompensar al inventor del ajedrez.

A la vista de la “rentabilidad de las maquinitas” no es de extrañar que la DGT se esté planteando no aumentar el número de guardia civiles sino, quizás, más bien al contrario. Y es que un radar no tiene sueldo. En todo caso una pequeña parte de lo que es capaz de recaudar se utiliza en su mantenimiento. Pero no tiene nómina, ni pagas extra, no necesita una moto ni un coche, nunca está de baja y no plantea ningún problema complicado en cuyo caso cabe, sin ninguna duda, su sustitución.

Esa es otra, porque, la labor que ejerce la benemérita en nuestras carreteras resulta insustituible y su presencia muchas veces resulta escasa.

En el número del mes pasado me quejaba de ésta situación y de la falta de medidas en la corrección de factores que, de verdad influyen en la mayor parte de los accidentes con víctimas mortales en nuestras carreteras. Porque la velocidad no es mas que, según las estadísticas, un porcentaje pequeño en comparación con el resto.

Sin embargo a los cerebros se les ha ocurrido, no atacar lo importante, sino poner radares a “punta de pala” pero, eso si, sin ánimo recaudatorio. Tomar medidas en lo importante sería más efectivo pero más complicado y menos productivo económicamente

Porque, encima, Don Pera Navarro, en un programa de televisión, se quejaba, o mejor dicho, se molestaba porque alguien le dijo que la DGT tenían afán recaudatorio. Y... ¿no es verdad?, pues mira que lo disimulan bien.

Al final lo de menos va a ser el ánimo. Porque siempre podemos preguntar: y... ¿en qué se invierte tanto dinero?.

No se ven mejoras de forma clara. Las carreteras, la señalización, los puntos negros, las vallas mata motoristas, etc. Todo sigue igual.

Van a lo fácil. Están pensando en algunos sectores que la velocidad en autopista, 120Km/h, es demasiado alta.

Es el colmo. Si tenemos cada vez coches mejores y más seguros. Es tan aburrido ir a 120, con un coche medio bueno, que resulta peor la falta de concentración que la velocidad en sí.

Pero así cazan dos pájaros de un tiro. Por un lado parece que han hecho algo y luego le dan más carnaza a su juguete: el radar.

Se me ocurre que podrían subvencionar la enseñanza en las auto-escuelas para que los futuros nuevos sepan CONDUCIR de verdad.

En pocas palabras: empezar la casa por los cimientos. La acción contraria nunca, a lo largo de la historia, ha dado buenos resultados.

José de la Riva

EJERCICIO DE CALCULO (SUPUESTO)					
Radares instalados	1	100	500	1.000	1.500
Multas día radar	50	50	50	50	50
Total multas día	50	5.000	25.000	50.000	75.000
Dias año	365	365	365	365	365
Total multas año	18.250	1.825.000	9.125.000	18.250.000	27.375.000
Euros/multa/promedio	300	300	300	300	300
Total recaudado €/año	5.475.000	547.500.000	2.737.500.000	5.475.000.000	8.212.500.000
Valor del €uro	166,386	166,386	166,386	167,386	166,386
Total recaudado Ptas/año	910.963.350	91.096.335.000	455.481.675.000	916.438.350.000	1.366.445.025.000

Nueva ordenación para la circulación en el monte

EL MONTE ABIERTO

No nos equivoquemos, no se ha anulado la prohibición de circular con un vehículo a motor por las pistas de Tenerife. Tras casi un año de negociaciones con el Cabildo, la plataforma de Usuarios del Monte a Motor ha logrado que se abran a la circulación un 10% del total de las pistas que existen en esta isla. Tras infinidad de reuniones con los técnicos del Cabildo el resultado provisional, hasta el 31 de diciembre, es que se podrá hacer uso de un número limitado de pistas, debidamente señalizadas. Existen varios tipos de señales. Las señales de inicio de pista nos indican que por esa pista pueden circular los vehículos autorizados, además encontrarán otras señales de confirmación. Si al iniciar la entrada a una pista no está señalizada y no encuentra ninguna de estas indicaciones en los cruces, es una pista por la que está prohibida circular.

La entrada a las pistas también está regulada por categorías dependiendo del tipo de vehículo que se conduzca. Podrán circular por las pistas los vehículos de categorías B y C es decir, ciclomotores de dos ruedas, motocicletas con ruedas de calle y turismos (clase C) y además los Quads-atvcon sistema de dirección mediante manillar, quads-atv y quadtriciclos todo terreno, motos de enduro y trial y turismos todo terreno dotados de winche y neumático que no sea de carretera(clase B). Los vehículos de esta clase B habrán de pasar un control de emisiones sonoras antes del 1 de julio, que será llevado a cabo por la Federación Interinsular de Motociclismo de Tenerife para completar el cupo de 600 vehículos que tendrán permitida la circulación por el monte.

Esta nueva ordenación provisional presenta aún algunas lagunas a resolver por el Cabildo, como el sistema de días asignados a cada vehículo para circular. ¿Qué pasa si los 10 primeros días sólo salen 50 vehículos a circular? ¿El resto de los usuarios ha de quedarse esperando diez días para poder hacerlo? Habrá que buscar soluciones más prácticas, desde los despachos todo se ve desde otra perspectiva.

Enhorabuena a los luchadores, a los defensores del buen uso del monte con vehículos a motor, a los que no se han rendido desde el pasado año y en definitiva a todos los que, ahora, tiene una pequeña recompensa en su paseo de cada fin de semana por nuestro monte. No se conforman y siguen ahí. Ya se sabe, Roma no se levantó en una hora.

Eva Ávila

Presentado el nuevo compacto de la marca

Daihatsu MATERIA

En un conocido restaurante de diseño en nuestra ciudad, el Grupo FLICK presento el nuevo compacto de la marca coreana Daihatsu, pequeño en medidas exteriores 3.800 m de batalla por 1.650 m de anchura, lo que le hace ser urbano por excelencia, pero con una habitabilidad interior que compite con el mas generoso del segmento medio.

Este nuevo compacto monta un motor de 1.500 cc.DOHC de 16 válvulas, con un consumo medio de 6.6 l a los 100Km. El diseño exterior algo retro, nos remonta a épocas pasadas, una moda que esta entrando en el mercado europeo de la mano de los grandes fabricantes americanos de automóviles.

El interior del Materia es espectacular por su amplitud y espacio interior con 5 holgadas plazas, el diseño del panel de instrumentos curvo facilita la lectura del mismo sin apenas distraer la mirada creando una atmósfera relajante y teniendo todos sus mandos muy al alcance de la mano.

En la prueba dinámica ampliaremos esta información, aunque por su diseño características y precio, a partir de 13.800 €, tiene muchas posibilidades de estar entre los líderes del segmento en nuestras Islas.

Sergio de Mesas

Boris Flick hizo la presentación del Materia cuyo innovador diseño es muy distinto a lo que estamos acostumbrados

Con una remodelación importante ya a la venta

El nuevo Skoda Fabia

Cambios sustanciales en el nuevo Skoda, mas deportivo, marcadas líneas laterales, nuevo frontal, nuevas ópticas, maletero de mayor capacidad, mecánicas mejoradas, mejor equipamiento en seguridad activa y pasiva y aun pareciendo algo mas compacto a crecido en 22mm dándole mayor capacidad al maletero y amplitud al espacio de los pasajeros, son en líneas generales los rasgos mas significativos a destacar respecto al modelo anterior.

Ruymán Caballero (gerente de Skoda) y Naira Pérez (product manager) fueron los encargados de presentar el recién nacido Skoda Favia.

En la prueba dinámica no pudimos probar todas las motorizaciones, pero si comprobamos sus cualidades y desenvoltura en el desarrollo de unos 30 kilómetros, de su agilidad y comodidad interior, para desenvolverse por el virado recorrido de las cumbres Gran Canarias.

Cuatro son las mecánicas de gasolina con las que la marca checa a equipado la gama del nuevo Fabia, 1.2 litros de 60 y 70 CV, 1.4 85 CV y un 1.6 de 105 CV, y tres en diesel, 1,4 TDI de 70 y 80 CV y un 1.900 TDI de 105 CV con caja de cambios de 5 velocidades y una opcional de seis automática.

Tres son las versiones de equipamiento donde elegir: Classic, Ambiente y Sport, con un precio de salida que parte desde 9.800 €.

En el próximo número de Informamotor lo someteremos a una prueba dinámica más exhaustiva y ampliaremos esta información.

Sergio de Mesas

El remozado Fabia ya circula por nuestras carreteras

La Subida a Guía de Isora 2007 todavía sin fecha

Güimar en Nov. y La Guancha en Dic.

La Subida a Güímar se disputará el 24 de noviembre mientras que la Subida a La Guancha prevista para esta fecha se traslada al 8 de diciembre. Sigue sin fecha la subida a "Guía Isora".

La Junta de Gobierno de la Federación Interinsular de Automovilismo de Santa Cruz de Tenerife (FIASCT) tras recibir el visto bueno de la Federación Canaria de Automovilismo ha autorizado la reubicación en el calendario deportivo de la Subida a Güímar. La prueba debería de celebrarse el próximo 16 de junio ha sido aplazada a la espera de la conclusión de las obras que se están desarrollando sobre la propia carretera y se traslada hasta el 24 de noviembre.

Esta era la fecha inicialmente prevista para la Subida a La Guancha que se traslada al ocho de diciembre. Ambos cambios han sido fruto del acuerdo alcanzado entre las dos entidades organizadoras: Retro Cars Clb y Escudería Daute-Realejos y cuenta con el beneplácito de la FIASCT y FCA.

La prueba que se mantiene aún sin fecha definida es la Subida a Guía Isora. El calendario del Campeonato Provincial de Montaña 2007 queda definido de la siguiente manera: en julio se disputaran las Subida a Arona y Hermigüa los días 14 y 21 respectivamente; Barlovento en La Palma el día 4 de agosto; el campeonato viaja a la isla de El Hierro para el 8 de septiembre competir en La Cumbre mientras el 22 regresa a La Palma para la Subida a El Pilar.

La parte final del campeonato se disputara en suelo tinerfeño con las rampa de Tamaimo y San Miguel los días 6 y 20 del mes de octubre respectivamente, el 24 de noviembre Gúímar será la protagonista y La Guancha como broche final el 8 de diciembre.

Redacción

vwcanarias.com

Ahora más equipado, desde 17.395 euros.

Si tomamos un Golf, le damos unos centímetros más de altura y ampliamos su habitáculo, ¿qué tenemos? ¿un Golf más grande? No. Tendremos un Golf Plus: el monovolumen según Golf.
Además, ahora el Golf Plus Edition trae un equipamiento de serie más completo que nunca con Climatronic, llantas de aleación, apoyabrazos central, puerto USB con pendrive de 512 MB, volante en cuero y más espacios para pequeños y grandes objetos.

Tus exposiciones Volkswagen :
Cuatromoción · Carretera Gral. Hospital Universitario - La Cuesta, km. 0,5 38320 La Laguna Tel 922 472 010 · C/ Ramón y Cajal, 47- 38006 S.C.de Tenerife. Tel.922 151 276 / 147
Angel Bello · Polígono Llano del Camello, parcela 37- Las Chafiras - San Miguel. Tel. 922 736 161 · Avda. La Habana, Edf. Azahara, local 2. Los Cristianos - Arona. Tel. 922 753 021
Jufepa C/ Los Laureles, 1 - 38410 Los Realejos. Tel. 922 344 232

Golf Plus: consumo medio (l/100 km): urbano de 6,9 a 9,8 - interurbano de 4,6 a 6,0 - promedio de 5,4 a 7,4. Emisión de CO2 (g/km) de 146 a 178.
Golf Plus Edition 1.6 102 CV. PVP: 17.359 euros (impuestos y plan prever incluidos).

El imperio del dragón contraataca

Nuevos Honda Civic Type “S” y Type “R”

La discoteca Tángara de Santa Cruz de Tenerife fue el escenario donde Aucasa Honda dio a conocer las nuevas versiones deportivas del recién llegado a nuestro mercado, el Honda Civic tres puertas Type “R” y Type “S”.

Toñi Martín (gerente de Aucasa) y Santiago Córdoba (jefe de ventas de Aucasa) fueron los encargados de dar a conocer las excelencias de estos dos nuevos modelos del Civic tres puertas lanzados al mercado por la firma nipona HONDA. Los dos con un agresivo carácter deportivo y un marcado estilo en su interior. También estuvieron presentes por parte del departamento de marketing, Mariola y Luisa Martín,

La familia Civic se amplía con dos variantes deportivas de carácter extremo. Exclusividad y facilicidad de uso, unidos estos al placer de conducir un purasangre de atrevido diseño y con un interior de marcado estilo deportivo. Estos son los elementos que han convertido a la octava generación del modelo en un compacto de éxito.

En cuanto a las motorizaciones, dos versiones en gasolina: el type “S” monta un 1.800 con 140CV y el R, un 2000 con 201 CV a 8.000 rpm. También destacan una serie de detalles exclusivos: el parabrisas trasero es más anguloso resaltando la forma trasera de coupé, en sintonía con la forma de cuña frontal, que subraya el perfil aerodinámico, las taloneras laterales, el ancho paso de ruedas trasero y las llantas de aleación de 17 pulgadas para el S y de 18 para el R. Se han remodelado las puertas, junto a los paneles interiores y los paragolpes delantero y trasero, todo lo cual intensifica aspecto musculoso y deportivo que no pasa desapercibido

Se han ajustado las suspensiones, modificando los tarados de muelles y los amortiguadores. En el modelo más deportivo, Type “R”, se ha precisado aún más la configuración y se ha reducido en 15 milímetros la altura del suelo respecto a su antecesor, el deposito de gasolina se encuentra bajo los asientos delanteros para mejorar el centro de gravedad en el paso por curva, también equipa los ya conocidos sistemas de: ABS con EBD y control de estabilidad y tracción VSA, la desmultiplicación de la dirección es mas corta siendo mas rápida y sensible en el giro.

Respecto a la seguridad pasiva, los modelos incorporan airbag frontales, laterales y de cortina, los cambios manuales de seis marchas se acoplan a las dos motorizaciones, con relaciones adaptadas a cada una de las potencias.

El modelo “S” sufrirá una remodelación en el frontal, adaptando para Canarias en exclusiva la misma parrilla que monta el “R” dándole un carácter algo más deportivo de lo que ya es.

Los precios parten desde 22.600 € el Type “S” 1.800 de 140 CV y desde 27.000 € el “R” de 201 CV. Equipando los ya conocidos y experimentados motores DOHC i-VTEC

Sergio de Mesas

Magnífica estampa de un coche moderno y deportivo

Es muy facil acomodarse en el puesto de conducción

Equipados con los experimentados DOHC i-VTEC

Envolventes asientos con un diseño a la altura del conjunto

Ganaron: Kiko Cabrera, Yeray Ramos y Rafael Pérez

I Racing Canarias Show de Granadilla

Kiko Cabrera ganó en motos a lo campeón. Yeray Ramos en quad y Rafael Pérez-Rodríguez en todoterreno. Los tres subieron a lo más alto del podio.

El municipio sureño de Granadilla acogió la primera cita del Racing Canarias Show con gran éxito tanto de participantes como de aceptación pública. Era la primera experiencia de este evento donde se intenta crear un fin de semana del mundo del motor. El sábado se celebró una prueba del Regional de Trial y el domingo el Cross Country. Destacar un importante detalle para este tipo de pruebas: la posibilidad de correr con motos de cross que no tienen matrícula y que no podrían estar rodando en carretera abierta. Así el abanico de participantes es mayor.

Para la prueba de preparó un circuito de 10 km para los coches y quad y se añadían dos kilómetros más para las motos, donde entraba un tramo muy espectacular de trialeras y barranco.

En lo deportivo destacar la victoria de Yeray Ramos en quad a escasos segundos del tinerfeño Miguel Ramón que superó a escaso metros de la meta a José Luis Prieto que llegó a liderar la prueba en varias ocasiones. Yeray que tuvo un bajón que le costó la primera plaza supo remontar al final y alzarse con la primera victoria.

Los coches , con escasa participación, decepcionaron bastante. Ganó con claridad el equipo formado por Rafael Pérez y Alejandro Rodríguez con Mercedes G230, seguidos de Angel Calcines y Juan Falcón que llevaban su Nissan Terrano al podio. Por detrás llegaba el equipo formado por Jonathan Abreu y Misael Díaz con Mitsubishi Montero.

Pero lo mejor estaba en las motos. Alguna lista de favoritos dentro de la prensa especializada pero en este tipo de carreras todo es posible. El mayor número de votos recaía en el majorero Juan Francisco Montserrat y en el piloto del Abona Diego Fraga. Pero había mucha más tela que cortar.

Con una impresionante salida que nos ponía el corazón en un puño ya que era tipo Le Mans y el polvo perdía de vista todo lo que pasaba dentro de los cien primeros metros. Al final todo perfecto con salida fulgurante del majorero que pronto se perdía en una curva del trazado y Kiko Cabrera tomó la cabeza de carrera que ya no dejó hasta las el final. Diego Fraga se colocaba en el grupo de cabeza y parecía tener todo a su favor para la segunda plaza final.

Kiko ya marcó más de dos minutos de ventaja en la primera vuelta lo que le dio mucha comodidad y con un correr muy suelto y fácil supo dosificar, aguantar y al final, incluso con una rueda pinchada, aumentar la diferencia con el segundo clasificado Juan Francisco Montserrat que se vio sorprendido por el piloto de San Isidro. Diego que sufrió mucho al principio entró tercero.

Destacada actuación del piloto de MX Bruno Delgado, que con un dedo del pie roto, se estrenaba en esta especialidad con su moto de carrera y consiguió una octava plaza final.

Las espadas están en todo lo alto para la segunda prueba. Informaremos.

Texto y fotos: Yiyo Dorta

Kiko Cabrera

Bruno Delgado

Juan Francisco Montserrat

Miguel Ramón

Diego Fraga

RESULTADOS

COCHES

Or	Nº	CLUB	NOMBRE	VEHICULO	CAT	VTS	TIEMPO	DIF
1	62	TELDE	RAFAEL PEREZ	MERCEDES G230	T1	7	02:05:39.5	
2	64	TELDE	ANGEL CALCINES-JUAN	NISSAN TERRANO II	T1	6	02:00:35.3	+1V
3	63	ARICO	JONATHAN ABREU	MITSUBISHI MONTERO 2,8	T2	6	02:01:39.9	+1V
4	65	TELDE	VICTOR M. TORRES	SUZUKI VITARA EVO VII	T2	6	02:06:07.5	+1V
5	61	TELDE	JORGE TRUJILLO	MITSUBISHI MONTERO V6	T2	2	00:35:01.4	+5V

QUADS

Or	Nº	CLUB	NOMBRE	VEHICULO	VTS	TIEMPO	DIF
1	30	TEAM GREEN	YERAY RAMOS	HONDA 450	8	02:10:43.2	
2	35	QUAD ARICO	MIGUEL RAMÓN	SUZUKI LTZ 400	8	02:10:47.5'	+00:00:04.3
3	34	QUAD C.CANARIAS	JOSE LUIS PRIETO	HONDA TRX 450	8	02:11:18.8'	+00:00:35.6
4	42	QUAD ARICO	JOSE RAMON GLEZ	YAMAHA YFM 660	8	02:13:47.4'	+00:03:04.2
5	40	QUAD ARICO	JONATHAN DARIAS	SUZUKI LTZ 400	8	02:15:51.2	+00:05:08.0

MOTOS

Or	Nº	CLUB	NOMBRE	VEHICULO	VTS	TIEMPO	DIF
1	21	ABONA	JOSE FCO CABRERA	KTM 450 EXC	7	02:06:54.2	
2	1	VALSEBIKE	JUAN FCO MONTSERRAT	KTM 525 EXC	7	02:12:15.7	+00:05:21.5
3	2	ABONA	DIEGO FRAGA	KTM 525 EXC	7	02:15:33.8	+00:08:39.6
4	3	VALSEBIKE	JUAN FELIPE PEREZ	KTM 250 EXC	7	02:17:45.8	+00:10:51.6
5	17	VALSEBIKE	FCO JAVIER ALAMO	KTM 250 EXC	7	02:24:07.0	+00:17:12.8

NUESTRA AMPLIA GAMA
PUEDE CON CUALQUIER
DESAFIO

NISSAN PRIMASTAR, llévatelo desde:
16.150€*
- Versión Combi, bus y furgón
- Motores Turbodiesel common-rail de 82 CV hasta a 135 CV
- Hasta 8,36 m3 de volumen de carga
- Consumo combinado desde 7,7 l/100km

NISSAN
SHIFT_business

Descubre qué se siente al conducirlo. Llámanos y pruébalo en:

ARIMOTOR TENERIFE, S.L.
VENTAS, TALLER, RECAMBIOS, ADMINISTRACIÓN E INDUSTRIALES:
C/ FERNANDO DÍAZ CUTILLAS, ESQUINA C/ TIJARAFE (LOS MAJUELOS), TEL. 922 59 51 15
LA LAGUNA (TENERIFE)

EXPO. Y TALLER: AUTOPISTA DEL NORTE, 64 (LOS NARANJEROS), TEL. 922 57 34 00 - TACORONTE
EXPO. Y VENTAS: AVDA. REYES CATÓLICOS, S/N - TEL. 922 88 24 16 - 38007 SANTA CRUZ DE TENERIFE

Y NUESTRA RED DE AGENTES: Comercial Jaime de Paz, S.L. • Farray Motor, S.L. • Marítimo Automóviles, S.L.

GARANTÍA NISSAN 3 AÑOS o 100.000 Km
NISSAN FINANCIACIÓN

www.nissan.es
*PFF recomendado en Canarias y unidades en stock hasta fin de mes. No incluye Impuestos, Transporte y Nissan Assistance. Campaña Promocional incluida. Consumo mixto (combi): 7,7-8,6 l/100 Km. Emisiones de CO2 205-228 g/Km. Lubricantes de motor formulados en exclusiva para Nissan de marca Motiber.

Inauguración de las nuevas instalaciones postventa

TOYOTA en el Sur: TOYOSUR

En el año 1.980 D. Nicolás y su esposa Ana, decidieron incorporarse al mundo del automóvil. Esto significó un gran reto para ellos, pues venían de la hostelería.

Por los azares de la vida, comenzaron a trabajar en las instalaciones que en aquella época tenía el agente de TOYOTA en La Orotava, cuyo gerente era D. Emilio Armas Hernández y jefe de ventas D. Manuel Marrero Rodríguez. Es justo por parte de D. Nicolás reconocer la ayuda e influencia que inculcaron en él estos dos profesionales, ya que sin ellos, hubiese sido prácticamente imposible para él haber comenzado en este apasionante mundo del automóvil.

Su comienzo en el sur con Toyota fue, como ya saben, en el año 1980, con el importador BLANDY TENERIFE S.A. En esa fecha, su gerente D. Carlos Tomás Brown y su jefe de ventas D. Jorge Pérez, les dieron su confianza para comenzar con la actividad de ventas de los vehículos Toyota, neumáticos y servicios. Disponían en aquel entonces de un local de 250 m^2, en arrendamiento y un empleado. Trabajaban muy duro, pues vivían en el Puerto de la Cruz y se trasladaban diariamente al sur de la isla.

En el año 1991 abrieron las nuevas instalaciones en San Isidro, de 500 m^2 de exposición, mas 400 m^2 de taller.

Cumpliendo con sus expectativas, hoy incorporan las instalaciones de Postventa, en la que disponen de 800 m^2 de servicio oficial, con 8 puestos de trabajo, contando con cinco elevadores, servicio de alineado, frenómetro y aire acondicionado. Estas instalaciones cuentan con un equipo humano distribuido en un jefe de taller, 4 oficiales certificados y 2 asesores de servicio. El departamento de Repuestos cuenta con un jefe de repuestos y 2 recambistas en una superficie de 300 m^2.

Redacción

La recepción

El taller dispone del equipo necesario para atender los vehículos de la marca

Un almacén bien organizado forma parte de un buen servicio

Aspecto de la fachada del nuevo edificio de TOYOSUR en San Isidro

La nueva estrella del segmento C circula en canarias

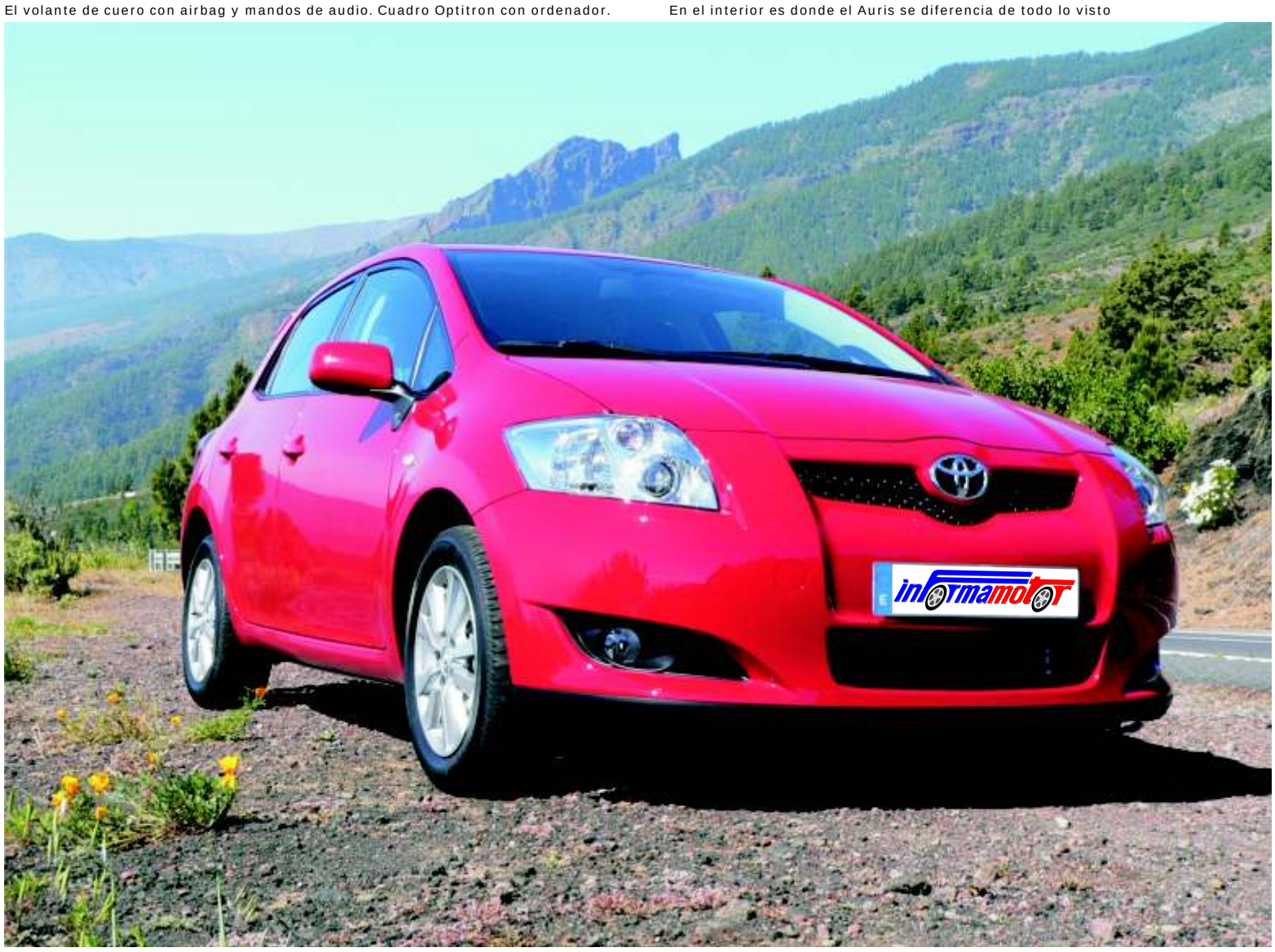
Probamos el AURIS de TOYOTA

Los modernos grupos ópticos proporcionan la iluminación para una conducción segura

Llantas de aleación de 16" con un atractivo diseño

El volante de cuero con airbag y mandos de audio. Cuadro Optitron con ordenador.

En el interior es donde el Auris se diferencia de todo lo visto



La unidad probada estaba dotada de nueve airbags. El Auris pronto será algo normal en el paisaje de las islas canarias.

Tengo que reconocer que cuando vi en fotos la nueva estrella de Toyota, el Auris, a primera vista no me pareció nada excepcional. Hoy, después de conocerlo, de tocarlo, de conducirlo, de pasar un par de días con él, tengo que decir que estaba equivocado. El coche mejora al natural. Creo que tiene un diseño moderno equilibrado y que donde realmente es diferente es en su interior. El "puente de mandos" es realmente original.

El modelo probado obecedía al conocido como acabado Titanium. He podido apreciar la utilidad de sus Sistema de Acceso y Arranque Inteligente gracias a los cuales no hay necesidad de buscar la llave ni sacarla del bolsillo. Tanto las puertas como el botón de arranque y parada obedecen cuando "detectan que la llave está cerca".

Dinámicamente el Auris se comporta de maravilla. Tiene un chasis que se pega a la carretera y hay que maltratarlo de forma exagerada para detectar alguna leve salida de tono.

El motor de gasolina, Dual VVT-i de 1.600cc con caja manual de cinco velocidades proporciona 124 CV a 6.000 r.p.m. con un par máximo de 157Nm a 5.200 r.p.m., mueve con soltura la carrocería de 1.280 Kgs.

El consumo medio detectado se corresponde con las especificaciones de catálogo de 7,1 l/100km en ciclo mixto.

Equipado con sensor de lluvia, pomo de cambio forrado en piel, airbags de cortina y para las rodillas, etc.

En la versión probada el climatizador es de control digital. Regulación eléctrica de retrovisores y altura de faros. El volante regulable en altura y profundidad. El equipo de audio, con seis altavoces, lee ficheros Mp3.

Los asientos traseros se dividen en 60/40 para ampliar el maletero de 350 dm^3.

El Auris ha conseguido la máxima distinción de cinco estrellas que otorga Euro NCAP cosechando la máxima puntuación en su segmento en lo que concierne a la seguridad de los ocupantes adultos.

Hay que reconocer que Toyota ha hecho un gran esfuerzo para poner en la carretera un producto fabricado pensando en la seguridad, tanto activa como pasiva y con unas emisiones muy ajustadas a la baja con un magnífico rendimiento medioambiental.

Consejo: si piensa comprar un "C", pruebe el Auris...

Texto y Fotos: José de la Riva

En el Principado se impusieron los McClaren

F1 en Montecarlo: 1º F. Alonso

En mi modesta carrera deportiva nada me molestó tanto como las trampas que, parece ser, tenían que hacer mis rivales para poder ganarme. Y digo: parece ser. Porque se vio claro a resultas de las tres veces que presenté sendas reclamaciones y me dieron la razón.

Estamos ante una sospecha. Lógicamente y salvando las distancias, siempre, lo peor son las sospechas.

Dicen por ahí que en el equipo McClaren han hecho trampas. Han dejado que ganase Fernando Alonso sin permitir que Hamilton le atacara. Si es así, mal, muy mal.

Soy de los que piensan que, como en tantos órdenes de la vida, las trampas tienen un camino muy corto.

Fernando tiene que ser capaz de ganar por sus medios, sus facultades, su dosis de suerte (que también se necesita) y con sus... atributos. Y no tiene que haber mas. Si gana Hamilton, o cualquier otro, situación que a mi personalmente no es la que mas me gustaría, habrá que aplaudirlo y reconocerlo, pero eso si, sin argucias, tendrá que ser legalmente.

Ni Fernando ni McClaren tienen que hacer nada extraño para ganar. Los creo capaces de hacerlo sin artimañas. Lo contrario les alejaría de la admiración que tantos y tantos les tenemos.

Dije lo mismo cuando la sombra de la duda se cernía sobre la escudería de Maranello con su ya ex-piloto Shumi. Pero hablar de esto es otro capítulo aparte.

Mónaco es mucho mas que un circuito de F1. Si no hubiera sido así ya hace tiempo que allí no se correría.

En el complicadísimo circuito urbano, y desmontable, de Mónaco ganar no es tan facil como pueden pensar los practicantes de sillon-ball y aficionados a la F1 desde que está Alonso (aficionadillos).

Y si algo no está permitido en el asfalto de su recorrido son los fallos. A la más mínima te quedas pegado en una valla, de las que por seguridad, jalonan el recorrido, y se acaba la carrera.

Hay que estar muy fino, confiado en uno mismo, concentrado y no dar la mínima opción a los demás. En realidad igual que en cualquier circuito pero con el añadido de que las vallas están al acecho del más mínimo despiste.

En el circuito del glamour, Alonso ganó sin paliativos. Y lo hizo porque tuvo la suerte y la habilidad de hacerse con la pole.

Una vez la carrera en marcha aquí es difícil que se escape el triunfo a no ser por una auténtica mala suerte.

Alonso vuelve a liderar el campeonato seguido, con los mismos puntos, de su compañero (que no amigo) de equipo.

Suerte desigual para los de Ferrari que, en un circuito como este, tuvieron que "verlas venir". Tendrán que esperar otra ocasión que, seguro, que llegará. Räikkönen que había roto el motor tuvo que salir desde el puesto 18 y acabó en una meritoria 8ª posición que le otorgaba un valioso punto.

Fisichella consiguió llevar el Renault hasta la cuarta plaza. Lo mejor que ha hecho este año.

Siguiente asalto el 10 de Junio al otro lado del charco: Canadá.

José de la Riva

La cara de Fernando parece decirlo todo: "Juntos pero no revueltos"

Digan lo que digan otra actitud habría sido estúpida dentro del equipo que aprovechó la ocasión para copar el podio

La mirada de Fernando refleja una concentración imprescindible en Mónaco

Campeonato de conductores (provis.)

Pos	Conductor	Nacion.	Equipo	Ptos
1	Fernando Alonso	Español	McLaren-Mercedes	38
1=	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	38
3	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	33
4	Kimi Räikkönen	Finlandés	Ferrari	23
5	Nick Heidfeld	Alemán	BMW	18

Gran Premio de Mónaco 2007

Pos	No	Conductor	Equipo	Vtas	Tiempo	Sld	Ptos
1	1	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	78	1:40:29.329	1	10
2	2	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	78	+4.0 secs	2	8
3	5	Felipe Massa	Ferrari	78	+69.1 secs	3	6
4	3	Giancarlo Fisichella	Renault	77	+1 Lap	4	5
5	10	Robert Kubica	BMW	77	+1 Lap	8	4
6	9	Nick Heidfeld	BMW	77	+1 Lap	7	3
7	17	Alexander Wurz	Williams-Toyota	77	+1 Lap	11	2
8	6	Kimi Räikkönen	Ferrari	77	+1 Lap	16	1
9	19	Scott Speed	STR-Ferrari	77	+1 Lap	18	
10	8	Rubens Barrichello	Honda	77	+1 Lap	9	
11	7	Jenson Button	Honda	77	+1 Lap	10	
12	16	Nico Rosberg	Williams-Toyota	77	+1 Lap	5	
13	4	Heikki Kovalainen	Renault	76	+2 Lap	15	
14	14	David Coulthard	Red Bull-Renault	76	+2 Lap	13	
15	12	Jarno Trulli	Toyota	76	+2 Lap	14	
16	11	Ralf Schumacher	Toyota	76	+2 Lap	20	
17	22	Takuma Sato	Super Aguri-Honda	76	+2 Lap	21	
18	23	Anthony Davidson	Super Aguri-Honda	76	+2 Lap	17	

CEV (2ª prueba de 7) - Circuito de Cataluña

Cabalgadas en solitario

La segunda cita del CEV llegaba al circuit, con una afluencia masiva de público ya que la mayoría de pilotos y equipos son o tienen sede en Catalunya. Tiempo inestable pero que al final respetó el espectáculo.

Los pequeñitos del 125 que cerraban las carreras del domingo divirtieron pero no como otras veces. El piloto del BQR Stefan Bradl se colocó en cabeza en la segunda vuelta y poco a poco fue poniendo tierra de por medio hasta la bandera a cuadros. Para la segunda posición tampoco hubo apenas lucha ya que Efrén Vázquez mantuvo la posición toda la carrera sin ser inquietado por el grupo perseguidor que era donde estaba lo mejor. Varios pilotos luchaban por la tercera plaza del podio, siendo al final el mallorquín Luis Salom que salió mal el que logró entrar tercero, acosado por el líder de la provisional Pere Tutusaus.

En Supersport hubo de todo. Rodri, repescado el Jaime Fernández Avilés para el Team Laglisse dominó los entrenamientos con autoridad y en carrera no permitió nada a nadie. Se marchó sin mirar atrás y arrasó a todos sus rivales. La lucha por los puesto de atrás estuvo realmente emocionante con 7 pilotos que se tocaron, se repasaron y al final alguno acabó por los suelos.

Otro piloto del BQR Russel Gómez que ganó en Albacete pudo al final ser segundo, y el inglés Gowland tercero. Lástima de la caída de Arcas y Bonache en la penúltima curva que dejaron camino libre al grupo de atrás. Adrián Bonastre no encontró el sitio en pista durante todo el fin de semana y al final una quinta posición que sabe a poco pero le permite seguir en la lucha por el título. Destacar la actuación de Almeda y Alabarce, cuatro y sexto, junto al gallego campeón de Valencia Javi Hidalgo que hacía su mejor carrera desde el 2005.

En Fórmula Extreme la lucha era aún más interesante. Cuando el sábado Mazuecos lograba la pole por delante de todos los gallitos de la categoría se presagiaba una pelea sin tregua. De Gea caía en los segundos entrenamientos oficiales cuando intentaba acercarse a los tiempos de cabeza y destrozaba su moto. Silva también tenía varias caídas y estaba algo mermado físicamente. Pero los pilotos locales Carmelo Morales, Javi del Amor, Sardá, Carrasco, Monge, Casas, Torres, Ribalta, no iban a poner las cosas fáciles.

Del Amor sale como un rayo y Carmelo le sigue, por detrás cae Mazuecos que se lleva a Rocamora y De Gea tiene dificultades para esquivarlo.

Carmelo supera a Del Amor y logra una victoria clara en su circuito, con ello se quita la espinita que tenía clavada. De Gea remonta con gran maestría y entra segundo, superando a su compañero de equipo Sardá que se las había visto con un Jordi Torres que tuvo que ceder con problemas de neumático al igual que Del Amor que eligió el compuesto equivocado. Fuertes logra una meritoria sexta plaza. La clasificación general queda ahora igualada y con empate a puntos entre Morales y De Gea, en la tercera cita de Jerez tendremos motociclismo del bueno seguro.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta

Rodri, ganador de Supersport

Carmelo Morales. Así de bonita su moto

Stefan Bradl

David de Gea, controlando

El calor y los errores decidieron. Victoria para Cruz / Arocha

XXIII Rallye Palma Canaria

El calor y los errores decicieron la victoria en el XXIII Rallye Palma Canaria.

El calor, un solo parque de trabajo y los largos tramos de enlaces decidieron quienes serian los ganadores de la XIII edición del Palma Canaria Norte, con coeficiente 6 para el Regional y coeficiente 10 para el provincial de Tenerife, con un recorrido total de 281,580 Km de los que 61,800 fueron contra el reloj.

En el primer tramo de la mañana El Tanque (6,3 Km), pudimos ver que se presentaba una dura batalla para mantenerse en carrera cualquiera de los 128 equipos que tomaron la partida, cinco fueron los que, en este primer tramo, tuvieron que abandonar por diferentes motivos. La mayoría por problemas de temperatura y rotura de motor, lo que presagiaba una dura batalla para mantener las mecánicas. Quedaban por delante siete tramos que afrontar con dos pasadas en cada uno de ellos: Masca–Buenavista (15,3 Km), Icod el Alto (4,7 Km) y Las Medianías (4,7 Km).

Juan Luis Cruz (Subaru Impreza WRC) conseguía sacarle a David García (Peugeot 306 Kit Car) en el primer tramo 40 décimas. En la primera de las Medianías sonaba la alarma en el control stop, los comisarios deportivos anunciaban la penalización de 3 minutos, por adelanto, al piloto Tinerfeño afincado en G.C David García lo que le costó hundirse en la clasificación hasta el puesto 47º de la general.

A partir de ese momento el pundonor deportivo de David no cayó en ningún momento y se limito a marcar scratch en los siete tramos restantes del Rallye, dando un gran espectáculo a los miles de aficionados, que se dieron cita, con su habitual y agresivo pilotaje, llegando al podium final en el puesto 13 de la general.

Víctor Delgado después de la rotura de Maikel García y Nacer Ghuneim por problemas en la alimentación de su Córdoba WRC, tomaba el relevo en la segunda posición hasta que la caja de cambios dijo basta, sustituyéndole Víctor Fariñas y Carlos Larrode en su primera participación con el EVO IX, rodando en tiempos de cabeza con una seguridad que asombró a propios y extraños y que en esos momentos se encontraba a 4,6 segundos de Víctor Delgado y a 40,9 de la cabeza del Rallye liderando así el GR.N hasta el final.

El debut de Víctor Abreu y el Fiat Grande Punto Súper 2000 fue la gran expectación, yendo de menos a más acoplándose a la nueva montura. Víctor terminó en una merecida 3ª posición y segundo de GR.N lo que hace imaginar grandes resultados de Víctor a lo largo del campeonato Regional, Cheche Brito ocupó la cuarta plaza a tan sólo 4 décimas de segundo del cajón, la quinta posición fue para Víctor Martín que siempre fue dentro de los márgenes de seguridad para no dañar su vehiculo, el ZX Kit Car recientemente adquirido a Autolaca, un auténtico pata negra de Piedrafita.

Destacada actuación de Patricio González que pese a los problemas de embrague que sufrió durante todo el Rallye, logró terminar en una meritoria novena posición, dejando claro que lo del pasado Rallye Maspalomas no fue una casualidad

El Gr. N fue una debacle, se retiraron por rotura los principales tenores, Víctor Delgado, Miguel Ángel González, Roberto Glez., Benjamín Abella y Alfonso Viera por rotura de caja de cambios.

Igualmente destacable la actuación del veterano piloto Manuel Quintero copilotado por su hijo Juan Manuel Quintero con un Peugeot 306 16 válvulas preparado por él mismo y que consiguió terminar la prueba en el puesto 41 de la general.

Notas importantes para mejorar en próximas ediciones: Parque de trabajo más cercano a los bucles. Menos Kilómetros de enlaces. Adelantar las verificaciones para que los equipos puedan descansar antes de la prueba más de 5 horas, más de un parque de trabajo y prevenir zonas de aparcamiento para facilitar el trabajo de los medios. Y no estaría mal preguntarse ¿para que sirven las acreditaciones?

134 equipos formalizaron la inscripción, 128 tomaron la salida y tan sólo 93 pudieron llegar al Podium final.

Texto: Sergio de Mesas
Fotos: Dorta / de la Riva

Ambientazo en las verificaciones y mucho trabajo en las asistencias

Hay quien en los rallyes SIEMPRE lo pasan bien. Tienen afición

También hay otros que... ¡VAN A LO SUYO!

Los medios, como siempre, volcados con los acontecimientos del motor

La nueva Sprinter. Nada se interpone en su camino.

► La nueva Sprinter tiene más innovaciones de serie que ningún otro vehículo de su rango: Adaptive ESP®, el sistema de seguridad activa de serie que ha demostrado mejores resultados, nuevo motor V6 diesel de 184 cv, además con más alturas y longitudes disponibles y una capacidad de hasta 17 m³. Así es la nueva Sprinter de Mercedes-Benz, nada se interpone en su camino.

Mercedes-Benz

RAHN
Concesionario Oficial Mercedes-Benz
C/ Mercedes, 9. Los Majuelos. LA LAGUNA. Tel.: 922 600 243/170
Polígono Industrial El Camello, 130. Las Chafiras SAN MIGUEL DE ABONA. Tel.: 922 703 955
www.rahn.es

RAHN
Concesionario Oficial Mercedes-Benz
C/ Las Rosas, 15. Los Llanos de Aridane LA PALMA. Tel.: 922 403 176
Parque Empresarial El Molino. Nave 45-46-47. Breña Alta LA PALMA Tel.: 922 429 565
www.rahn.es

Le Mans: Gran Premio de Francia

125 Y 250: Los españoles MANDAN

El regreso del Mundial a Europa después de viajar por Turquía y China, nos ha dejado tres carreras memorables en todas las categorías, aunque sin duda el mayor baile de Le Mans lo protagonizaron los pilotos de Moto GP rodando bajo un auténtico aguacero.

125 cc

La hora de Gadea

Sergio Gadea es todo un veterano, a pesar de su corta edad, en el Mundial de 125 cc. Sin embargo la victoria en un GP se le había resistido hasta esta carrera de Le Mans. Partiendo desde la sexta plaza de la parrilla y dos puestos por detrás de su compañero Héctor Faubel, Sergio ha demostrado durante todo el año ser especialista en grandes remontadas.

Mattia Passini, que se colocó líder desde los primeros compases, solo tuvo delante al español y la lucha por el primer puesto sólo se disputaron ellos. Tras ellos, el jovencísimo piloto de Oxford Bradley Smith a lomos de la Honda del Team Repsol, aguantó la presión del líder del Mundial Lucas Pesek .

No hay nada que justifique la mala fortuna del piloto del Polaris World Passini, ya que tras conseguir la pole y liderar la carrera, su moto volvió a decir basta y tuvo que abandonar de nuevo.

Este momento lo aprovechó Pesek, ganador del GP de China, para superar a Smith e intentar alcanzar a Gadea pero el esfuerzo no le sirvió al checo y el piloto del Team Aspar cruzó primero bajo la bandera a cuadros por delante de Pesek y Smith, que repite podio para el Repsol Honda tras el logrado por su compañero Tito Rabat en China.

Gabor Talmacsi fue cuarto, y se coloca segundo en la provisional del campeonato, mientras Joan Olivé, compañero de Passini salvó los muebles a su equipo siendo quinto por delante de Héctor Faubel. Pablo Nieto tuvo una salida de pista en las últimas vueltas que le relegaron a la 15ª plaza tras haber rodado en los puestos de cabeza.

Sergio Gadea es todo un veterano

Sergio ha demostrado durante todo el año ser especialista en grandes remontadas.

Lorenzo y su Chupa Chups

Lorenzo ha madurado y está por encima de sus rivales

250 cc

El show de Lorenzo

Y no hablamos de las puestas en escena (*para gustos colores*) a la hora de celebrar sus victorias, sino de la evidente facilidad que ha demostrado el mallorquín para ganar 4 de las 5 carreras que se llevan disputadas este año. Aunque lideró buena parte de la carrera, Lorenzo se fue hacia atrás y cuando parecía que todo estaba perdido, regresó al liderato de la carrera con su depósito de combustible más vacío y se dedicó a pilotar con elegancia y exquisitez.

De nuevo Lorenzo partió desde la pole y logró su cuarta victoria en 2007. Pero no sólo Lorenzo brilló en Le Mans, su máximo rival en estos últimos años Andrea Dovizioso nos brindó una brillante carrera y lideró la carrera por delante de De Angelis.

En cuarto y quinto lugar una lucha entre españoles, Hector Barberá y Julito Simón nos hacían no perder la esperanza de tener un podio compuesto sólo por españoles, pero no pudo ser y ambos no pudieron seguir a los tres primeros.

Mención aparte merece el vigente campeón de 125 cc, Álvaro Bautista. El piloto de Talavera de la Reina rodó las cuatro primeras vueltas a rueda de Lorenzo, pero cometió un error en una de las frenadas y se fue a la grava. Tras reincorporarse en decimonovena posición, Alvarito consiguió, rodando en los mismos tiempos que la cabeza de carrera, llegar hasta la octava plaza final. ¿Veremos este año un duelo de igual a igual entre los dos campeones del mundo de 2006 de 125 y 250? Quizás en Mugello...

Eva Avila

Le Mans: Gran Premio de Francia

Moto GP: Rodando bajo la lluvia

Si el cajón tuviera cuatro plazas, en la foto, también estaría Dani Pedrosa...

Cuando los demás cambiaron de moto Vermeulen tenia una ventaja decisiva

Moto GP
El diluvio universal

Pocos esperaban que la lluvia fuera el factor decisivo de esta carrera de Le Mans, a pesar de que las primeras gotas hacían acto de presencia con los pilotos aún en la parrilla de salida.

Los nervios protagonizaron una salida que pocas vueltas más tarde no serviría de nada. Tan sólo el pasado año en Australia se había probado el sistema de cambio de moto para rodar con neumáticos de agua y en esa ocasión dada la escasa amplitud del pit lane de Phillip Island, el cambio de moto se convirtió en una peligrosa maniobra para los pilotos.

Esta vez en Le Mans las cosas no resultaron tan difíciles y no hubo percances a la hora de entrar a cambiar las monturas. Tras la salida Valentino Rossi empezó a mandar perseguido por Stoner, Hopkins y los dos pilotos franceses De Puniet y Guintoli, ávidos de protagonizar un papel estelar ante su público.

Dani Pedrosa, que partía desde la 10º plaza de la parrilla, se fue hacia atrás llegando a rodar en 17ª posición. Elías y Checa se fueron por los suelos en cuanto el agua cayó con más fuerza.

Comenzó entonces el baile. Vermuelen y Melandri fueron de los primeros que cambiaron de moto. Con esa ventaja contaron ambos y nadie pudo hacerles sombra.

Ni Valentino Rossi pudo entrar en la pelea por los puestos de cabeza y se vio de nuevo superado por el joven líder del Mundial Casey Stoner en un circuito escaso de rectas. Nicky Hayden cayó a cuatro vueltas del final cediéndole su cuarta plaza a su compañero Dani Pedrosa, y el alemán Alex Hoffmann finalizó quinto por delante de "Il Dottore".

Casey Stoner se afianza después del GP de Francia como líder del Mundial a 21 puntos sobre Valentino Rossi y 40 sobre Dani Pedrosa, tercero en la provisional.

Eva Avila

vwcanarias.com

Gama Golf: consumo medio (l/100 km): urbano de 9,4 a 15,0 - interurbano de 5,5 a 8,4 - combinado de 6,9 a 10,8. Emisión de CO_2 (g/km) de 166 a 235.
Golf Edition 1.6 102 CV Plan Prever e impuestos incluidos. Ahorro calculado en función de equipamiento. iPod es una marca registrada de Apple Computer Inc.

Autor de una impresionante etapa final al ataque

Podio para Daniel Sordo (RACC)

Olbia/Porto Cervo (Cerdeña-Italia), 20 de mayo de 2007.– Extraordinaria tercera etapa en el Rally de Italia-Cerdeña para Dani Sordo y Marc Martí (Citroën C4 WRC), que tras una jornada al ataque para defender su posición frente a Henning y Petter Solberg, han logrado concluir en la tercera plaza del podio, lo que les permite igualar la clasificación obtenida en esta carrera el pasado año.

Sordo, que tras los cambios en la configuración de su C4 se fue encontrando cada vez más a gusto a su volante, salía a la tercera etapa sabiendo que los escasos 10 segundos de renta sobre Henning Solberg no eran suficientes para salvaguardar la cuarta plaza conseguida con verdadero esfuerzo en la segunda etapa. La retirada de Sébastien Loeb y el consecuente ascenso del santanderino a la tercera posición motivaba aún más al piloto patrocinado por Grupo Lábaro y Banco Santander para intentar defender su podio y dar de este modo el máximo de puntos posibles a Citroën.

Un 2º en el tercer tramo (a 2,2 segundos de Hirvonen) y el fenomenal scratch en el cuarto (con 1,8 segundos menos que Henning Solberg) confirmaban las intenciones del Sordo de los mejores días... pero el esfuerzo tenía que seguir. Dani terminaba a 0,1 segundos del mayor de los Solberg en el penúltimo tramo (2º scratch) y volvía a ser segundo en el último, aunque en esta ocasión por detrás de Hirvonen, muy por delante del noruego.

Dani Sordo comentaba: *"Desde ayer he forzado mi ritmo y he podido marcar buenos tiempos que en la etapa de hoy me han permitido conseguir este tercer lugar tan trabajado. Siento lo de Seb pero por otro lado es muy esperanzador para mí haber conseguido este resultado corriendo de verdad y marcando buenos tiempos. Estoy muy contento y espero seguir a este nivel", comenta Sordo. El duro Acrópolis griego, dentro de dos semanas, será el nuevo round de este mundial cargado de sorpresas.*

Redacción

Clasificación final del Rally de Italia-Cerdeña		
1	Marcus Grönholm/Timo Rautiainen (FIN/ Ford Focus RS WRC 2006)	3h 48.42.0
2	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen (FIN/Ford Focus RS WRC 2006)	a 29.2
3	Dani Sordo/Marc Martí (E/Citroën C4 WRC)	a 1.21.8
4	Henning Solberg/Cato Menkerud (N/Ford Focus RS WRC 2006)	a 1.36.6
5	Petter Solberg/Philip Mills (N-GB/Subaru Impreza WRC 2007)	a 2.34.2
Clasificación provisional del Campeonato del Mundo		
1	Marcus Grönholm (FIN/Ford Focus RS WRC 2006)	55 puntos
2	Sébastien Loeb (F/Citroën C4 WRC)	48 puntos
3	Mikko Hirvonen (FIN/Ford Focus RS WRC 2006)	44 puntos
4	Dani Sordo (E/Citroën C4 WRC)	28 puntos
5	Petter Solberg (N/Subaru Impreza WRC 2007)	20 puntos
6	Henning Solberg (N/Ford Focus RS WRC 2006)	20 puntos

www.coansa.com
EMPIEZA A DESPEDIRTE. HASTA EL 31 DE JULIO
TE TRIPLICAMOS EL PLAN PREVER.
Ven a Coansa en el Mayorazgo, hazte con un Seat, y te daremos por tu viejo coche el triple del Plan Prever. Asi que empieza a decirle bye bye, ciao, sayonara, agur...
SEAT
COANSA
queremos volver a ti
Urb. El Mayorazgo, S/N 38108 Santa Cruz de Tenerife
Tfno: 822 020 100 Cita Previa: Ext. 406, 407 y 408
Tripicamos plan prever en modelos Seat Cordoba 1.4, 16v 85 CV Reference. Promoción válida hasta 31 de Julio 07

Un coche con diseño, tecnología, genio y desparpajo

El nuevo superdeportivo AUDI R8

El R8 es el primer deportivo con motor central de Audi. Combina la experiencia de numerosas victorias en las pistas de competición con un innovador diseño y la competencia tecnológica de Audi. El motor central FSI V8 de 420 CV de potencia, la tracción integral permanente quattro y la carrocería de aluminio en tecnología Audi Space Frame conforman la base para conseguir un dinamismo en marcha insuperable.

Diseño exterior

El Audi R8 descansa sobre el asfalto mostrando toda su anchura y su fuerza. Las características proporciones del vehículo vienen determinadas por la ubicación del motor, detrás del habitáculo del conductor. El cuerpo del vehículo ofrece una imagen extremadamente compacta. El frontal y la baja curva del techo se han trazado de manera que forman una sola línea arqueada, una línea que hace posible identificar de inmediato a este biplaza como un Audi.

La cabina del Audi R8 se ha desplazado en gran medida hacia delante, una característica habitual para un deportivo con motor central y, por consiguiente, una nueva analogía visible con el deportivo de competición del mismo nombre. Detrás de la cabina, pero antes del eje trasero, se encuentra el motor FSI V8.

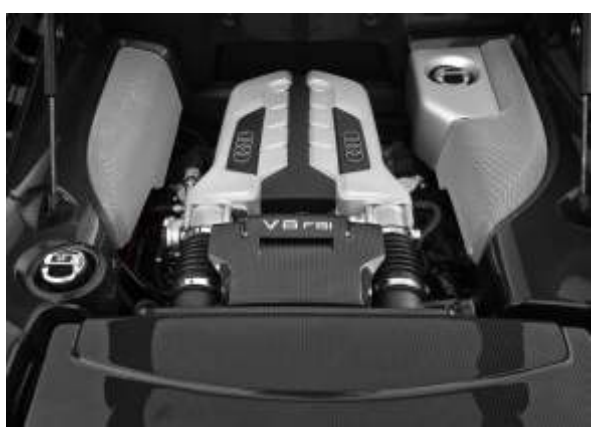
El frontal se caracteriza por el trapecio de la parrilla característica de Audi, flanqueada a izquierda y derecha por grandes entradas de aire adicionales. Es la primera vez que los cuatro aros se colocan sobre el capó del motor, por encima de la parrilla.

El R8 es el primer automóvil de fabricación en serie que ofrece opcionalmente la posibilidad de equipar todas las funciones de los faros principales en tecnología LED (luz de cruce, luz de carretera, luz de marcha diurna e intermitentes). LED: estas tres letras forman el acrónimo de “diodos emisores de luz”. Se trata de una técnica que, debido a una vida útil mucho más larga que la de las bombillas convencionales, implica grandes ventajas tecnológicas.

Para contrarrestar la resistencia del viento, el R8 incorpora un spoiler trasero que emerge automáticamente.

Vista trasera del R8 que no pierde su estilo superdeportivo

En el puesto de conducción uno se integra rápidamente



El V8 FSI colocado en el centro del coche

Aspecto de la palanca de cambio y mandos del climatizador

Vista lateral en la que se aprecia el aspecto puramente deportivo del Audi R8

El primer Audi con los aros en el capot cuenta con lo último en tecnología.

La base de la carrocería de aluminio la constituye una estructura fabricada según el método de construcción ligera Audi Space Frame.

El Audi R8 rueda de serie sobre llantas de 19 pulgadas en diseño de 5 brazos dobles.

Diseño interior

La arquitectura del puesto de conducción, orientada al conductor, domina el deportivo interior e integra al conductor entre el salpicadero y la elevada consola central. El panel de instrumentos ubicado por encima de la consola central está ligeramente inclinado hacia el piloto.

La tapicería de los asientos deportivos se ha realizado en cuero Napa. Como alternativa, el R8 puede montar asientos anatómicos de tipo bacquet.

Motorización

El Audi R8 cuenta con un motor de ocho cilindros de altas revoluciones y 420 CV de potencia. Las cifras corroboran el impresionante potencial del ocho cilindros. A 7.800 rpm, el motor de 4,2 litros pone a disposición del conductor 420 CV. El par motor máximo es de 430 Nm, disponibles de 4.500 a 6.000 rpm. Un 90% del par motor máximo está disponible en un amplio margen de revoluciones, entre 3.500 y 7.600 rpm. Acelera en 4,6 segundos de 0 a 100 km/h. La velocidad punta alcanza los 301 km/h.

Son dos las cajas de cambios que pueden combinarse con este motor: un cambio manual de 6 marchas o el cambio secuencial Audi R tronic opcional. Otro concepto ergonómico procedente del deporte del motor, utilizado desde hace tiempo, es el manejo de esta caja de cambios por medio de una palanca de cambios corta ubicada en la consola central o, principalmente, mediante las levas de cambio fijadas al volante. La mejor prueba de ello la encontramos en el vencedor del Le Mans, el Audi R8: también aquí los pilotos cambiaban de marcha con las levas del volante.

Precio

Disponible en Canarias desde 119.300 €.

Redacción

El parque de clásicos en Canarias es extraordinario

¿Sabemos valorar lo que tenemos?

Una vuelta por el Parque García Sanabria, recién restaurado, en una agradable tarde de Mayo y descubrimos una colección de coches que, no solamente fueron, siguen siendo la envidia de los amantes de los coches y la mecánica. Y lo curioso es que, de algunos, en su día estuvieron nuestras calles inundadas. Eran otros tiempos. Lo difícil, sin duda, ha sido que haya pasado el tiempo y, hoy, se encuentren en el tal estado de conservación que puedan ser observados con envidia por los que amamos todo lo que se mueve.

El mundo se ha hecho pequeño y existen numerosos clubs que se dedican a recopilar y hacer que los repuestos, incluso los más complicados, sean algo sencillo de conseguir. La red tiene gran parte de "culpa".

Me paro a hablar con los propietarios de un flamante Citroën C11 Ligero que han tenido el gusto de ir a Madrid, comprar la joya, bajar con él hasta Cádiz en un día frío de Octubre y embarcar para Canarias. ¡Chapeau!

El coche se encuentra impecable tanto por fuera como por dentro. Tiene algún detalle que está en vías de solución pero el estado general es muy bueno. Sin mucho insistir ajustaron (manualmente) el avance, y con media vuelta de llave, se puso a girar con ése sonido maravilloso de motor antiguo al que, con un poco de esfuerzo y a relentí, le podríamos contar las vueltas por minuto...

Seguimos dando una vuelta y seguimos observando otros coches igualmente bien cuidados, mas modernos, más deportivos, más familiares, en definitiva un poco de todas las épocas y una representación importante de los que, ya hace algunos años, fueron protagonistas en los rallyes de velocidad

Fueron objeto de los comentarios y comidillas en reuniones y encuentros entre muchos aficionados que tuvieron ocasión de verlos en vivo y en directo en plena faena por los tramos de nuestras carreteras regalando espectáculo.

Observo con gusto el BMW 323 con el que Medardo Pérez y Juan José Alonso "repartieron estopa a diestro y siniestro". Y... ¡como sonaba aquella inyección!. Para mi gusto uno de los coches con el sonido más bonito que hayamos podido oír los aficionados en las carreteras de Canarias.

Texto y Fotos: José de la Riva

Un utilitario que fué la envidia de muchos vecinos. En perfecto estado

No es un clásico deportivo. Pero es un GRAN CLASICO. El primer tracción delantera

Otro coche fabricado en su momento para ganar su clase. ¡Y de qué manera!

El BMW 323i con preparación Hartge fué, en su época, imbatible en el asfalto

Fué un hito cuando Melchor Dávila cambió su Alpine por este modelo.

El Opel Manta 400 de un caballero de nuestro deporte (Nono) que sigue practicando

El Seat 600 convertido a 1000 Abarth fué, en su día, una máquina poderosa.

Otro Seat. Esta vez un Fórmula SELEX ganador en tantos eventos....

Probamos el nuevo C200 Kompressor

MERCEDES Clase C: OTRO NIVEL

El volante de cuero con los controles para el ordenador y el audio

La espectacular pantalla multifunción para radio, teléfono móvil, etc.

Su moderno frontal tiene un gran atractivo

Cuando los técnicos de Mercedes Benz se pusieron a diseñar el nuevo coche de la clase C tuvieron la mente puesta en un objetivo: unir el confort y la agilidad con la seguridad y el confort. A la vista del trabajo realizado podemos decir que lo han conseguido.

El resultado es un coche sumamente confortable, silencioso, con excelentes acabados, un nivel de medios de todo tipo puesto a disposición de los ocupantes que no son fáciles de encontrar juntos en otros coches. En definitiva un placer a la hora de conducir.

En el puesto del conductor rápidamente nos damos cuenta de que estamos ante otro nivel.

El frontal del vehículo emana fuerza y un carácter deportivo. Destaca la parrilla de tres lamas de nuevo diseño y el diseño de sus grupos ópticos.

En la zaga destacan asimismo las líneas nítidas, que realzan la anchura del coche y ponen un punto final rotundo al vehículo.

El modelo probado estaba equipado con un motor de cuatro cilindros, 16 válvulas, 1.796 cm^3 una potencia de 135 kW a 5.500 r.p.m. con un par máximo de 250 Nm. y una caja manual de seis relaciones.

Es llamativa la pantalla digital multifunción que nos brinda una perfecta lectura con información sobre la radio, el CD, carpeta y canción dentro de la misma, o el teléfono que se conecta automáticamente mediante tecnología bluetooth con todas las posibilidades de marcación rápida a números de la agenda o mediante el teclado disponible en el tablero.

Igualmente espectacular el velocímetro que además de indicar la velocidad está equipado de otra pantalla digital en la que podemos recibir información sobre el funcionamiento mecánico del coche, temperatura, gasolina, consumos, velocidad instantánea analógica, kilómetros que se pueden recorrer teniendo en cuenta la velocidad y la gasolina que queda en el depósito, etc. Podemos optar también por tener información sobre el audio o sobre el teléfono.

Un maletero de 475 dm^3 que en su parte mas baja aloja una rueda de repuesto “normal” con todas las herramientas necesarias.

La estabilidad, gracias al amplio ancho de vía, es otro aspecto digno de ser destacado. Equipado con lo último en tecnología el coche es capaz de perdonar muchos fallos de conducción que, con otro coche, podrían acabar en tragedia.

Por todo lo visto: un coche excepcional.

El nuevo Mercedes C está ya disponible en canarias desde 32.900€.

Texto y Fotos: José de la Riva

El nivel de diseño y acabados siguen siendo un punto fuerte

En el centro del velocímetro el ordenador nos informa “de todo”

Líneas nítidas que realzan la anchura del coche

Impecable aspecto de una berlina que sigue siendo referente para los demás coches de su segmento

Presentado el equipo oficial INAUTO de rallyes

Fiat Grande Punto Abarth Super 2000

En las modernas instalaciones de INAUTO, en el Polígono Costa Sur de Santa Cruz de Tenerife fuimos citados para darnos a conocer el nuevo proyecto deportivo de la empresa.

A los medios informativos nos fue presentado el nuevo vehículo: un flamante Fiat Grande Punto Abarth Super 2000 con el que participarán en canarias Victor Abreu y su copiloto de siempre Luis Rodríguez.

Responsables de Inauto y, por Fiat España Alfonso Ortín, hicieron las presentaciones. A continuación tomó la palabra Luis Abreu que nos explicó las características de su nueva montura.

Con una cilindrada de 1.997c.c., 270CV a 8.250 r.p.m. con brida de 64mm según marca la reglamentación. Un par máximo 22,5 kgm a 6.500 r.p.m., caja de cambios secuencial de 6 velocidades, tracción 4x4 con 3 diferenciales mecánicos. Suspensiones McPherson con amortiguadores regulables. Frenos con discos ventilados, dotados de 4 pistones, de 355mm delante y 300mm en el tren trasero. Llantas de 8"x18" y con neumáticos Michelin 20/65-18.

Se trata de un moderno y elaborado vehículo perfectamente preparado por Abarth. La unidad es, al margen de los reglajes lógicos que obedecen a las preferencias de cada piloto, idéntica a la exhibida en el reciente rallye de Canarias por Miguel Fuster que resultó ganador dentro del apartado del Campeonato de Europa.

El empeño de la empresa, las ganas y la experiencia del equipo deben hacer posible que el conjunto coseche los logros que, sin esperar demasiado, habrán de llegar. ¡Suerte!

Texto y Fotos: José de la Riva

Piloto, copiloto y directivos posan para la foto de prensa

Víctor y su copiloto de siempre, Luis, satisfechos con la nueva máquina

Momento en el que Alfonso y Moncho descubren "la sorpresa!. La decoración está hecha con mucho gusto. Los acabados magníficos.

DISFRUTA DE UNA COMBINACIÓN PERFECTA

MOTOR A FONDO
RPM x100
DECANO DEL MOTOR

Sergio de Mesas,
José de la Riva y
un gran equipo de
colaboradores en:

Mírame TV

TU PROGRAMA DEL MOTOR - Todos los Martes a las 22h30 y Miércoles a las 13h00
Sintoniza el canal en tu receptor: Norte: 36 y 61 / Santa Cruz 41 y 42 / La Esperanza, La Cuesta y La Laguna: 53 / Sur:53 y 54

Presentado lo último de la marca italiana

Nuevo Fiat Bravo

El nuevo Fiat Bravo llega con un perfecto equilibrio entre diseño y tecnología que marca un paso adelante en la modernización de la gama de productos Fiat. Incorpora, además, el nuevo logotipo de la marca, una nueva identidad para afrontar futuros desafíos apoyándose en una historia centenaria y en un patrimonio humano y tecnológico extraordinarios.

En este contexto se ha desarrollado el nuevo Bravo, una atractiva berlinetta, de gran calidad, ágil, divertida de conducir y competitiva en su relación calidad-precio. El nuevo Fiat Bravo renueva, además, los cánones estéticos de la tradición estilística italiana. Se ha diseñado para ofrecer a sus clientes los máximos niveles de fiabilidad y seguridad, además del valor del placer de la conducción deportiva que todo el mundo se esperaba de un automóvil italiano.

Los ingenieros, diseñadores, técnicos y encargados de marketing han querido desarrollar un "nuevo clásico" (por diseño), pero respetando los elementos "clave" que marcan el éxito de un automóvil (la calidad de los materiales y del montaje, la seguridad, el aprovechamiento de los espacios o el confort). Y se han utilizado importantes innovaciones tecnológicas en su desarrollo, como por ejemplo, técnicas virtuales que han permitido, entre otros aspectos, incrementar las pruebas y comprobaciones hasta en los más mínimos detalles.

Acogedor y práctico, el Fiat Bravo puede presumir de un espacio interior de calidad y de una habitabilidad sobresaliente, como anuncian sus dimensiones exteriores. Asegura viajes confortables, disfrutando siempre de un concreto y difundido bienestar a bordo. Para alcanzar este objetivo, los diseñadores han trabajado siguiendo los criterios de ergonomía más modernos El resultado final son los excelentes valores del Bravo en las funciones ergonómicas fundamentales: espacio y volumen interior, habitabilidad, facilidad de acceso, visibilidad, vano de carga y funcionalidad.

La seguridad es una máxima en el nuevo Fiat Bravo, como reflejan los datos ofrecidos por EuroNCAP: 5 estrellas, la puntuación más alta, en la protección de los ocupantes adultos.

Disponible poco después de su lanzamiento, en el Bravo figura por primera vez una nueva familia de motores de gasolina sobrealimentados T-JET . En concreto, el nuevo motor 1.4 16v turbo se propondrá en dos versiones: una más deportiva con 110 kW (150 CV) de potencia máxima a 5.500 r.p.m., y otra más "turística" con 90 kW (120 CV) a 5.000 r.p.m. Ambas tienen un par máximo de 206 Nm (a 2.000 r.p.m. el 110 kW, a 1.750 r.p.m. el 90 kW), pero se puede llegar a 230 Nm (a 3.000 r.p.m. el 110 kW) sólo con pulsar una tecla en el salpicadero (versión SPORT 150 CV). Son dos turbodiesel Multijet (1.9 8v de 120 CV y 1.9 16v de 150 CV) y tres de gasolina: un 1.4 16v de 90 CV y dos 1.4 16v sobrealimentados de la nueva familia T-JET con 120 y 150 CV (estos últimos, llegarán poco después del lanzamiento). Entre las características comunes destacan la gran fiabilidad y el respeto por el medio ambiente. Todo son producidos por Fiat Powertrain Technologies.

Redacción

RENAULT ocasión

Llévate un Renault Scénic 5p dCi
6 Airbags, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, radio cd.
14.500€* Matriculado en 2005. Precio llave en mano, Plan Prever incluido.

Llévate un Renault Mégane 5p dCi
6 Airbags, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, radio cd.
12.500€* Matriculado en 2005. Precio llave en mano, Plan Prever incluido.

902 333 500
www.renault.es

*Mégane Confort 5p. dCi y Scénic 5p. dCi. PVP recomendado en Canarias, con IGIC, gastos de transferencia y Plan Prever incluidos, para vehículos adquiridos en Concesionarios Renault adheridos a esta promoción. Modelo visualizado: Mégane Luxe Privilège 5p. y Scénic Luxe Privilège 2.0 5 p.

compromiso RENAULT Garantía ocasión 12 meses

COMERCIAL IGARA, S.A. Pol. Ind. Guaza, 2. Guaza - Arona - Tenerife • Tel. 902 020 044

Presentados en el Circuito Ascari Race Academy

Nuevo Opel Corsa y Opel GT OPC

Escondido del mundo exterior sobre los picos de las montañas en un precioso valle al sur de la Peninsula Iberica en la serrania malagueña se encontraba el escenario donde pondríamos a prueba las dotes de conducción deportiva, los pocos privilegiados que tuvimos la oportunidad de estar en la presentacion del nuevo Opel Corsa OPC y el GT. EL CICUITO ASCARI RACE ACADEMY. El circuito mas largo de España con una longitud de 5.425 km y una anchura de 12,2 metros de recorrido con 13 curvas de derecha y 13 de izquierda, cada una de las curvas se diseñaron individualmente para ofrecer una conducción especifica, desafiante a través de sus diferentes combinaciones de ángulos , cuestas y peraltes que son replicas de los circuitos mas famosos del mundo. Poder encontrarlas todas en un solo circuito es una experiencia única sobre todo paraquienes hemos corrido en algún que otro circuito del mundial.

Este fue el marco de las pruebas RACING, pero la conducción por las diferentes carreteras que conforma la serranía andaluza no fue menos placentera y emocionante conduciendo el nuevo Corsa OPC, deportivo con sus casi 200CV (192) inyección directa con turbo intercooler y una cilindrada de 1.600 CC, con una caja de cambios de 6 velocidades con una excelente relación que te ofrece un par motor desde abajo como si fuera un atmosférico (230 Nm entre 1980 y 5.800 rpm) aumentable a 260 con el overboost, acelerando de 0 a 100 en 7,2 segundos, nuevo chasis rebajado, barra estabilizadora delantera de mayor diámetro, asientos con reposacabezas y airbags laterales integrados, desarrollados por Opel y Recaro, suspensiones con un tarado duro, que no le quita en absoluto el confort por su gran capacidad de absorción, y un consumo nada excesivo para un autentico deportivo: 7,9 litros a los cien en una conducción mixta.

Si el exterior es espectacular, con una reducción de 10 mm en altura, llantas de aleación de 17" con grandes neumáticos 215/45 R 17 y unos discos de frenos sobredimensionados, el interior no se queda corto. El color exterior se traslada a diversos elementos interiores, como las salidas del aire, el volante con una marca gris en la parte central superior como los coches de carreras, o los asientos Recaro y llevan integrados los airbags laterales que comentábamos mas arriba. Los airbags convencionales o el control de estabilidad ESP desactivable son otros de los elementos principales de seguridad, EN CIRCUITO UN AUTENTICO COCHE DE CARRERAS, EN CARRETERA UN COCHE DE LO MAS DIVERTIDO

Resumiendo, la deportividad es la nota predominante en el nuevo Corsa OPC, posicionado como un coche joven con marcadas líneas deportivas después de un gran proceso de rejuvenecimiento de la marca. Su fabricación se esta llevando a cabo en la planta Opel de Figueruelas en Zaragoza.

El acto fue presentado por la directora de comunicación Pilar Guridi y José Antonio Sánchez de León (director general de marketing y ventas) como figura invitada por su vinculo con la marca en su decada deportiva, Josep Autet compartió volante y experiencias con todos los presentes en el acto, UN AUTENTICO LUJO.

Por si esto fuera poco, tuvimos la oportunidad de probar en primicia el único roadster que se fabrica en serie, el espectacular Opel GT un cuatro cilindros de 2000 cc, inyección directa turboalimentado de 264 CV La distribución es variable y la tracción trasera, con un par motor de 353 Nm entre 2000 y 5.200 r.p.m., entregando su máxima potencia a 5.300 r.p.m., velocidad máxima de 229 km acelerando de 0 a 100 en 5,7 segundos y con un consumo mixto de 13 litros a los 100km, de serie viene equipado con el sistema ESP con opción a desactivarlo, opción no recomendable para los conductores poco expertos, pero que para los mas experimentados ofrece una conducción mas genuina y divertida .

Un duro rival para sus mas directos competidores como el Audi TT ó Mazda MX5 entre otros, ya que su precio de salida al mercado peninsular estará cerca de los 30.000€

El Opel GT, es un coche para disfrutar activamente de la vida al aire libre una vez plegada la capota de lona, con cortos voladizos y llantas de 18 pulgadas, le dan una marcada personalidad propia con una silueta compacta y musculosa, que no pasa desapercibida a la mirada.

Ya esta disponible en los concesionarios de donde se pretende una venta hasta final de año de 2.600 unidades.

Texto y fotos: Sergio de Mesa

Gran trabajo de rejuvenecimiento el obrado en el Corsa

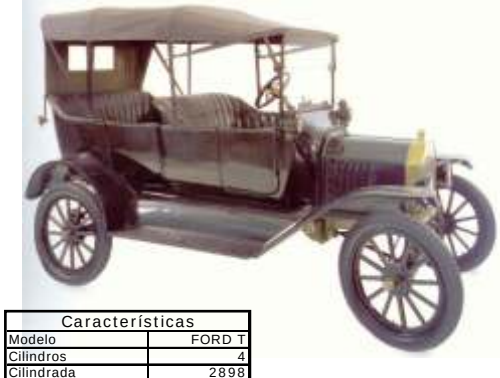
El Opel GT es un auténtico roadster, con unas sugerentes líneas, para disfrutar conduciendo

Pasatiempos

6 errores

Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Historia...



Características	
Modelo	FORD T
Cilindros	4
Cilindrada	2898
CW/Kw	24/17,6
Periodo fabricación	1908-1928
Uds. Fabricadas	15.007.033

Ford T

Poco después de haber lanzado al mercado el exitoso Tin Lizzie, Henry Ford decidió estirar su programa de fabricación y producir momentaneamente sólo el Ford T como modelo normalizado. Ni el mismo sabía, sin embargo, cuánto duraría este "momentaneamente". Lo cierto es, en cualquier caso, que de este práctico coche se produjeron 15 millones de unidades. Sólo las cadenas de montaje, introducidas entonces por Ford, permitían la fabricación de tan enormes cantidades (1000 al día).

El aspecto positivo fué que, gracias a la racionalización de los procesos productivos, el precio se redujp a la tercera parte dos años después.

Una publicidad que llegó a canarias explicaba entre otros argumentos: "Footing go". Esto no era mas que una explicación de la forma de manejarlo. Era de pedales....

"Footing go" en el lenguaje popular degeneró y pasó a ser "fotingo" que denomina a todos los "cacharros" desde entonces.

Redacción

Sudoku

Sencillo

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

Sencillo

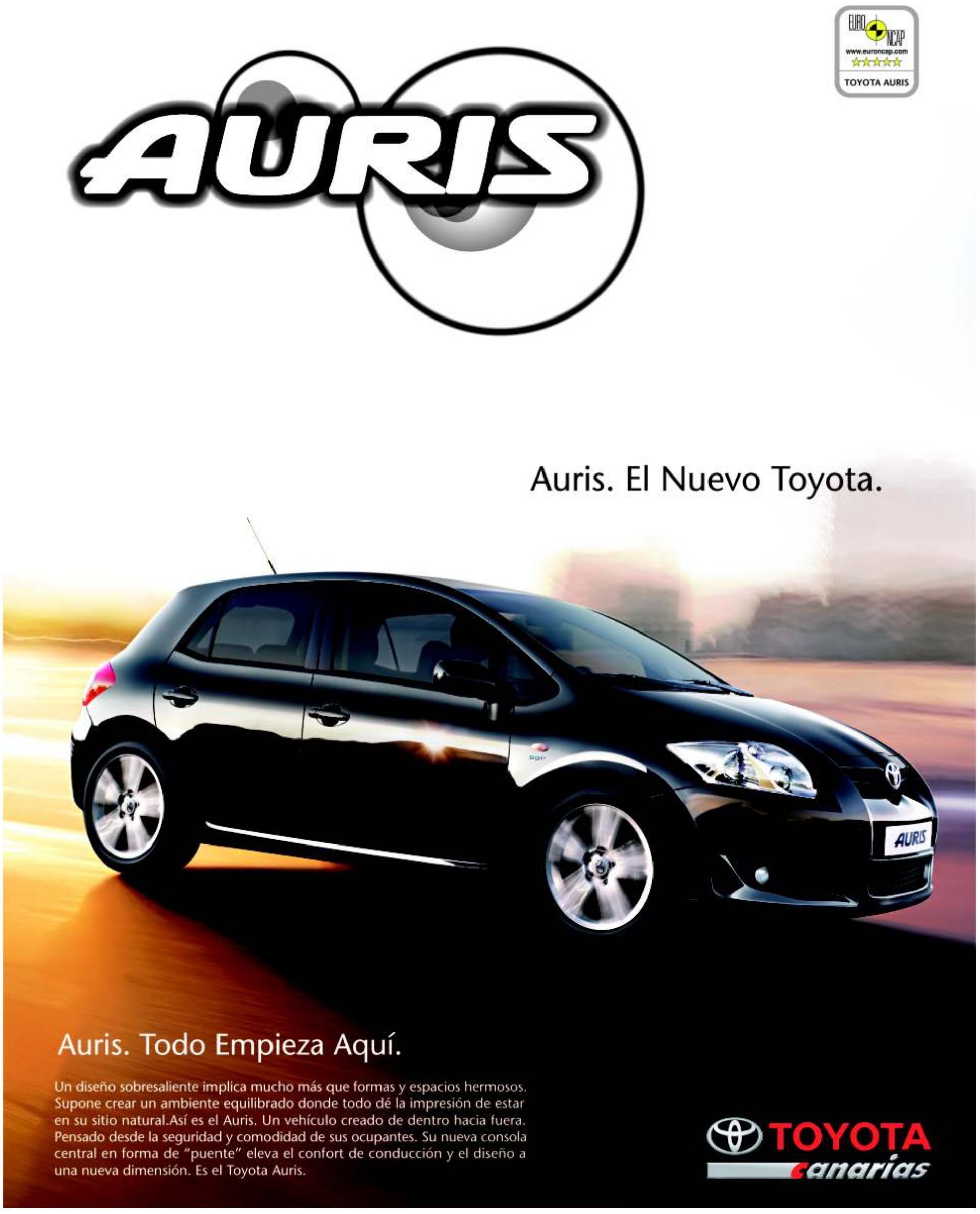
	4	6		5		7	2	
			2	3	4			
		3		8		9		
	8		3		2		1	
6		2	8		5	4		9
	9		4		1		8	
		1		4		2		
			6	2	7			
	7	5		1		3	4	

Medio

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

Difícil

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



Gama Auris en ciclo combinado. Consumo de combustible entre 5,4 y 7,1 litros / 100 km. Emisiones de Co2 entre 144 y 166gr/km.