



**Nuevo  
Nissan X-Trail**

Página 15



**F1 GP de Francia  
Doblete de Ferrari**

Página 11



**GP de Holanda  
Vuelve Rossi**

Páginas 12-13

Seat Altea FreeTrack Pág. 19 / Kia Picanto Pág. 20 / Mazda 6 2.0 Pág. 9

Salón de Barcelona Págs. 18 y 22 / CEV Jerez Pág. 14 / Trofeos motociclismo Pág. 10

## HUMMER®

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

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

**H2** - 3 Años de Garantía Oficial

**H3** - 4 Años de Garantía Oficial

Desde 49.000€ matriculado

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



## 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**

*Copen*



1" 2" 3" 4" 5"



6" 7" 8" 9" 10"



11" 12" 13" 14" 15"



16" 17" 18" 19" 20"

Desearás que el verano  
dure todo el año  
Ahora puedes disfrutar de todo un roadster  
con un descuento de 2.000 €\*.



Consumo 6 l/100 km. Emisiones CO2 140g/km.

Equipamiento de serie: Aire acondicionado, llantas de aluminio, Doble airbag, ABS con EBD, Techo eléctrico, Asientos en piel o RECARO en tela, Luces antiniebla, Elevalunas eléctrico, Espejos retrovisores eléctricos, Volante MOMO en cuero regulable, Cierre centralizado con mando, Dirección asistida, Spoiler trasero.

\*P.V.P. Daihatsu Copen 1.3 87 CV. 17.500 euros incluido descuento de 2.000 euros. Válido para unidades en stock, hasta fin de existencias.

www.daihatsucanarias.com

RED DAIHATSU CANARIAS

902 129 999

Innovation for  
Tomorrow



# El motociclismo canario no puede ser una causa perdida La buena imagen del deporte del motor

Las últimas temporadas del motociclismo canario nos han dejado al menos tres circunstancias o situaciones tristes, duras, desagradables y, sobre todo, antideportivas. Como dice uno de los maestros, Pablo de la Rosa Vilar, el motociclismo es un deporte y tenemos que convencernos primero nosotros para luego poder hacer que los demás lo entiendan así.

Las situaciones a las que me refiero fueron la agresión a un piloto durante una carrera, la actitud despota del padre de un piloto, y la expulsión de un piloto de un recinto donde se iba a celebrar una prueba. Ante esto las reacciones en dos temas creo que

han sido pocas.

Tanto la agresión al piloto como la del padre "violento" han pasado páginas sin pena ni gloria y en cuanto a la tercera el piloto ha pedido perdón para que se puedan celebrar pruebas en el recinto. Casi nada. Alucinante. Quiere decir que hemos tocado fondo y nos "bajamos los pantalones ante todo". Otra lectura no tengo de todo eso.

Pero, ¿se está trabajando para el futuro? Porque la agresión se queda en eso, en nada, el padre sigue en los circuitos, el piloto ha pedido perdón para salvar a sus compañeros, nada solidarios en su momento, pero ya no es mi tema.

Pues creo que no. No estamos dando la mejor imagen para que nuestro deporte sea querido por el público que no suele estar cerca del ambiente. Tenemos que captar nuevos espectadores y personas que vean el motociclismo como algo bonito, un espectáculo digno y deportivo.

Recientemente he vivido en el campeonato de España una mala imagen de dos pilotos amigos y grandes campeones. Malos gestos y declaraciones al final de una carrera por un lance, me atrevo a opinar, que muy frecuente en la pista y que no debe ir a mayores. Pero es que en Tenerife, un piloto ha dado una lección de lo que no debe hacer-

se: un corte de mangas al pasar ganador en una prueba.

Es triste vivir algo así, por desgracia hasta creo saber a quien iban dirigidos los cortes de manga. Pero que venga una persona del público, desencajada, triste, dolida, preocupada, preguntando por el director de carrera para denunciar un gesto tan fuera de lugar, me parece mucho más grave que todas las circunstancias anteriores.

Si seguimos así, no llegaremos a tener nunca nada. Y, pilotos, ustedes que se juegan la vida curva a curva, vuelta a vuelta, carrera a carrera, ustedes que son la base y lo fundamental de todo esto, ustedes por los que la gente gri-

ta y se emociona, por los que los patrocinadores apuestan, por los que las familias se sacrifican, por los que los medios especializados intentan reflejar lo mejor, sí, pilotos, si ustedes no dan ejemplo, pues no tienen derecho a reclamar nada.

Es muy fácil quejarse. Pero lo mínimo que pueden hacer es ser respetuosos y, un año más, con este detalle y con la ausencia a la entrega de trofeos de las distintas federaciones vuelven a ser irrespetuosos. Mi deseo es que esto cambie y que podamos seguir disfrutando de nuestro deporte: el motociclismo.

Texto: **Yiyo Dorta**

# La falta de líderes definidos beneficia el espectáculo Por amor al deporte

Decía el gran Mike Hailwood, ése recordado hombre moto de origen inglés, que era tan grande su pasión por la moto y las carreras que aún sin ganar nada de dinero seguiría corriendo por amor al deporte.

Y debía saber algo de ir en moto pues esta considerado, por los que entienden de esto, como el más grande.

Debía de ser así. Hacía 10 años que estaba retirado de la competición cuando se presentó en La Isla de Man con una Ducati. Dio una vuelta al trazado de la isla, de la que se cumplen ahora 100 años de carreras y, tomando como no, una cerveza en un pub de la zona, comentando los problemas que tenían de chasis y que hacían la moto inconducible, se miraron, rompió la silla sobre la que estaba sentado y con dos de sus patas fabricaron un refuerzo al

chasis de la moto que no solo les solucionó el problema de chasis sino que hizo que ganara la carrera.

Seguiremos más adelante con algunas gestas de este hombre pues sin duda alguna son sumamente interesantes.

Quizás eso en aquel tiempo fuera factible. Las carreras aún conservaban algo de aventura y un matiz de romanticismo que hoy nos parecería imposible. No podríamos concebir que, a nivel de alta competición, no estuviera todo previsto y que una ingente cantidad de ingenieros que trabajan en la materia hicieran probable una solución de urgencia tan efectiva.

Y es que, cuando hablamos de alta competición, creemos saber algo de los entramados internos de los equipos pero nuestras opiniones, al fin y a la postre, están condiciona-

das por lo que esos equipos quieren enseñar a la luz pública.

Ahora discutimos, por una estrategia de carrera no acertada, por una monta incorrecta e incluso por el favoritismo que se podría dar dentro de los equipos para uno de los pilotos y el trato desigual entre ellos.

Esto lo comento, porque en su momento criticamos la actitud de Colin McRae en un Rallye de Cataluña al no querer favorecer a Carlos Sainz cuando ambos eran componentes del equipo Subaru. También pusimos el grito en el cielo al criticar la orden que recibió Barrichello para que permitiera pasar a Schumi y no dejar que cada uno demostrara lo que llevaba dentro.

En mi humilde entender lo que ocurre actualmente en el equipo McClaren, no es sino

lo mismo que antaño, dos pilotos grandiosos con una conducción exquisita que compiten para demostrar quién puede ser el nº1 en un futuro próximo. Porque el actual está claro que es Fernando Alonso por lo menos es quién defiende el título.

Cuando Ron Dennis, comenzó a seguir a Hamilton y le dio la oportunidad de subirse al coche más equilibrado del mundial estoy seguro que sabía los posibles problemas que se le podrían venir encima y como director de equipo son problemas sumamente complicados. Domina el campeonato hasta ahora con amplitud y sus dos pilotos ocupan las dos primeras posiciones. Desde el punto de vista de los pilotos cada uno de ellos querrá demostrar que es mejor que el otro y, Fernando, estoy convencido que es el primero que sabe lo bueno que es Ha-

milton y, claro, aquí comienza una guerra psicológica para poder vencer a su enemigo. Todo es válido y si ésta guerra te diese una diferencia de una milésima que te permitiese ganar la carrera bienvenida sea. Y que conste que, en mi opinión, cualquiera de los que compiten en el campeonato del mundo, con un coche como el de Alonso ó Hamilton estaría en posiciones delanteras.

De todas formas y como dice José Manuel Pitti, respecto a la lucha canaria, aquí quién gana es la Fórmula Uno y por tanto el espectáculo y nosotros los aficionados nos beneficiamos de ello.

Sres. que dure muchos años y que Alonso, Hamilton, Luzzi, Sato ó quién fuere encuentre siempre la horma de su zapato.

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



**DAIHATSU**

Fe de erratas: **Daihatsu-Made in Japan**

En el número del pasado mes de Junio hacíamos referencia al Daihatsu Materia. Por error dijimos Coreano y realmente es Japonés. Pedimos excusas.

Redacción

## SUMARIO

Opinión	Pág.2	50 años del 600	Pág.6	Motociclismo Assen	Pá.12	de Mesas estuvo...	Pá.18
Opinión	Pág.3	Seat Leon FR	Pág.7	Motociclismo Assen	Pá.13	Seat Altea Freetrack	Pá.19
Award Ford	Pág.4	Ducati / Honda	Pág.8	CEV Jerez	Pá.14	Kia Picanto	Pá.20
Opinión/ Golf DSG	Pág.5	Mazda 6 2.0	Pág.9	Nuevo Nissan X Trail	Pá.15	207 SW y C4 Sedan	Pá.21
		Entr. trofeos Motos	Pá.10	Rallye Granadilla	Pá.16	Salón de Barcelona	Pá.22
		F1 GP Francia	Pá.11	Yamaha City 250	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](mailto:josedelariva@informamotor.com)  
Dpto. Comercial, dirección y redacción: Sergio de Mesas (Mv. 620 23 08 70)  
[sergiodemesas@informamotor.com](mailto:sergiodemesas@informamotor.com)

Dirección electrónica: [redaccion@informamotor.com](mailto: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

# "Autopistas" de Tenerife Circulación lenta pero insegura

La mal llamada Autopista del Sur, en obras desde hace mas tiempo de lo que sería razonable ("y lo que te rondaré"), ya empieza a tener tres "carriles" por algunos tramos.

Y digo mal llamada porque lo que es de autopista tiene muy poco, por desdicha para los que la padecemos, (observación también válida para "La Autopista del Norte"). Peatones atropellados, la cruzan animales, arceles pequeños o inexistentes en algunos sitios, entradas de acceso con carriles de aceleración demasiado cortos y se sigue circulando, en general, de una forma lenta pero muy insegura. Tendríamos que cambiar el nombre por uno que les va un poco mejor: Autovías.

Pensaba yo que, al tener tres vías, los que antes, cuando solamente había dos carriles, tenían la mala costumbre de circular por el de la izquierda, seguirían por el mismo de forma que, ahora quedarían colocados en el centro y los que quisieran adelantar, lo podrían hacer por el nuevo de la izquierda sin ningún problema ni cortapisa. Pues mire usted, ¡no es así!

Los que circulaban, por auténtica manía, por la vía de la izquierda se han pasado totalmente a la vía mas a la izquierda y, eso si, a su marcha y molestando igual que antes.

Descubro con un cierto estupor que, ahora, con la nueva configuración el carril rápido es: ¡el de la derecha!

Y es que hay muchos que ni andan ni dejan. Lentos, despistados, miedosos, inseguros, asustados... en una palabra: peligrosos.

Uno de los primeros mandamientos de la ley del tráfico dice que, en las carreteras españolas, por suerte o por desgracia, es obligatorio

conducir por la derecha. Entonces, ¿por qué hay tantos conductores que se empeñan en lo contrario? ¿Tienen mucha culpa los profesores de auto-escuela que no inculcan esta norma con la suficiente fuerza? ¿por qué les dan el carnet si no conocen o son incapaces de poner en práctica lo mas elemental?

Me pregunto por qué les gusta tanto ir por la izquierda. Tiene que haber una razón quizás importante. No debe ser porque si.

A veces, pensando en el tema y, hablando con otros conductores había llegado a la siguiente conclusión por ej.: Un conductor (cuando digo conductor incluyo, por supuesto, también a las conductoras y no quiero hablar de porcentajes) viene del sur por el carril de la izquierda y no lo abandona aunque lo pongan a caldo. Es porque su destino pasa por entrar en Santa Cruz por las ramblas...

De esa forma, al llegar, no tiene que hacer ninguna maniobra de cambio de carril.

Otras veces creo que les gusta "tener seguidores". Agradecen que muchos vayan detrás de ellos. Parece como si se sintieran más líderes.

Pero al mismo tiempo se quejan de que, los que les siguen, no guardan la distancia, "les empujan". Con lo fácil que es irse a la derecha y dejar pasar al que quiera ir más rápido...

Otro caso digno de ser contado es el de una conocida, nada experta con el volante, que conducía, muy, muy lento pero iba por la izquierda porque, decía, que el asfalto estaba en mejores condiciones. Normalmente se deteriora la derecha por el paso continuado de los camiones cargados. Es una razón pero tampoco válida

Hace ya mucho tiempo escuché decir a un profesor de auto-escuela: "Para torear y adelantar te has de arrimar".

Si un coche va por la izquierda, llega otro que se adapta a su lentitud dejando una exagerada distancia de seguridad. Llega un tercero y hace lo mismo. Así uno tras otro.

¿Qué pasa? Que se forma, sin necesidad y de forma irremisible y obligatoria, una hermosa caravana.

Por favor: Vaya usted por la derecha y vuelva al carril cuando haya adelantado. Se conseguiría una fluidez inimaginable.

También se da el caso curioso de uno que circula por la izquierda. Cuando el que viene detrás le exige sus derechos, y le recrimina, frena (sin venir a cuento) se pone en la derecha y cuando ha sido adelantado vuelve de nuevo a la izquierda (?). El hecho de frenar denota la falta de pericia y volver a la izquierda, con la dere-

cha libre, no quiero decir que sea de tontos. Simplemente indica un bajísimo nivel de inteligencia.

¿Qué decir del malhumorado? que circula y no es sensible a la circulación que le llega por detrás y él, prepotente piensa el clásico: "ya frenará", "que no tenga tanta prisa", "yo voy a ciento veinte. Que se espere" o "¿qué se ha creído el Shumacher este?".

No nos engañemos, no podemos confundir prudencia que torpeza. Mientras lo primero es imprescindible, inteligente, consecuente, ágil, equilibrado, y permite elegir la mejor opción en cada momento, etc. Lo segundo es peligroso y estúpido.

La Guardia Civil suele perseguir a los que "no guardan la distancia de seguridad" y me parece razonable.

Pero, ¿qué hacen con los que van por la izquierda entorpeciendo manifiestamente la circulación?

Las ocurrencias para dar alguna solución van siempre por el mismo camino. Multas y más sanciones.

Todo menos darse cuenta de que los conductores no pueden ir con el carnet recién estrenado a aprender en el, cada vez mas complicado, tráfico de nuestras carreteras. A la carretera tienen que ir los que saben conducir. Los que solamente saben aparcar no deben tener permiso de conducir. Tampoco los que no sean capaces de dominar con soltura, con mucho respeto pero sin miedo, un coche

La DGT, con Don Pera Navarro, actual director general de tráfico al frente, ha propuesto entre otras faltas, que los que circulan por la izquierda puedan ir a la cárcel.

Menos mal que en nuestro país ha desaparecido el "garrote vil" y tampoco disponemos de silla eléctrica.

Somos unos perfectos afortunados.

Texto y foto: José de la Riva



Ya tenemos tres vías, pero, ¿por qué cuesta tanto trabajo circular por el carril de la derecha?



Impreza Replica Edition  
Unidades en stock  
Operación financiera Cetelem



## SUBARU

### IMPREZA R

**DESDE 297 €/MES**

**REPLICA 2.0.**  
160 CV (4x4)

1ª CUOTA ABRIL 2007  
3 años de garantía

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección asistida - Cierre centralizado</li> <li>- Elevalunas eléctricos (4) - Airbag's (4)</li> <li>- Retrovisores eléctricos - Climatizador</li> <li>- Abs - Control de tracción - Sistema antirrupa</li> <li>- Faros de xenón - Faros antiniebla</li> <li>- Techo corredizo eléctrico - Cuadro digital</li> <li>- Inmovilizador antirobo con mando a distancia</li> <li>- Asiento y volante reg en altura</li> <li>- Radio Cd con 8 altavoces - 3ª luz de freno</li> <li>- Llantas magnesio evo corse 17 pulgadas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suspensión deportiva</li> <li>- Aspirales de suspensión deportivos</li> <li>- Spoiler aerodinámico (STI)</li> <li>- Bloqueo de pueras y cristales del interior</li> <li>- Pintura metalizada</li> <li>- Tracción (4x4) permanente</li> <li>- Sistema de bluetooth integrado</li> <li>- Salida escape deportiva</li> <li>- Pedalier deportivo</li> <li>- Volante y pomo del cambio en piel</li> </ul>
---	---



**AUTOS GUAZA**

Carretera Gral. Guaza, 25 · Tels: 922 16 92 66/60 · Red de concesionarios: Gran Canaria (Duma Motor) · Lanzarote (Rocky Sport) · Fuerteventura (Maxo Motor) [www.autosguaza.com](http://www.autosguaza.com)

## Nuestros guardianes no deberían cazarnos a la espera Expertos en camuflaje

Cuando en todo el territorio Europeo, se señalizan las carreteras y autopistas indicando los controles de radar, en Tenerife se camuflan los mismos con un claro "AFAN RECAUDATORIO".

Son muchas las quejas que a mis oídos llegan para relatarme los hechos acontecidos en ciertos lugares de nuestra Isla "Tenerife".

Cuesta de la Villa 300 m aproximadamente antes de entrar en el núcleo urbano, disco de 50 y pequeña entrada de un aparcamiento escondido de todo conductor, ¡horror el RADAR y yo a 66 Km/h!, para los lugareños no es problema ya que conocen sus escondrijos. Pero los incautos caen como moscas, Recuerdo una vez más lo dicho anteriormente unos 300 m antes de entrar

en el núcleo urbano, casi sin poder desacelerar ya te están dando el alto.

Santa Cruz, calle Juan Ravina Méndez, (núcleo urbano) el conductor sale de su trabajo y con el vehículo en marcha procede a ponerse el cinturón de seguridad, "camuflados en una calle" le salen al paso y le denuncian por no llevar el cinturón abrochado. En el boletín de la denuncia figura como lugar del hecho la TF-1 (ENGAÑO Y ATRACO), y así uno tras otro haciendo "CAJA". Yo me pregunto, ¿por que en vez de estar a la caza del incauto no están donde de verdad hacen falta? autovías, incorporaciones a las mismas, circular por el carril izquierdo, ciertos transportes públicos rebasando los límites de velocidad permitida etc. etc.

Quiero pensar que estas no son las directrices que la D.G.T. ordena a sus subordinados, siendo estos casos aislados de ciertos números, pero como todo en la vida, y en cualquier empresa, los jefes supervisan y reciclan con nuevos cursos o charlas a sus trabajadores. Por ejemplo, estar más visibles en todos los lugares conflictivos para que a la vista de su presencia se moderen más las infracciones.

En otro contexto no tengo más que halagos para este magnífico cuerpo de seguridad por su buen hacer cotidiano. Pero en estos aislados casos, se empaña el buen trabajo y la labor de los auténticos profesionales que velan con mucha responsabilidad y profesionalidad por nuestras vidas.

Texto: Sergio de Mesas



## Premio a la "Innovación Tecnológica 2007" Golf GT Sport con cambio DSG



Primero con el motor TSI y ahora el cambio DSG. VW ha conseguido el valioso galardón en dos años consecutivos.

Es el segundo premio que recibe el novedoso motor TSI, ya que el pasado mes de mayo fue elegido "Motor del Año 2007" en su categoría.

El TSI con DSG instalado en el Golf GT Sport ha sido elegido entre más de cien candidatos, que fueron nominados este año para el premio del Salón Internacional de Barcelona. El objetivo del galardón es encontrar la mejor innovación tecnológica del año.

El motor TSI con cambio DSG es la principal muestra de los avances tecnológicos que desarrolla Volkswagen en sus modelos para ofrecer a sus clientes vehículos con mayor potencia y menor consumo. Este bajo consumo no cambia con un sistema de cambio manual o DSG. Por otro lado, el sistema de cambio DSG es único en el mundo y unifica el confort en la conducción de un vehículo automático con el dinamismo y el bajo consumo de una transmisión manual.

El motor TSI de Volkswagen, tanto en su versión de 140 CV como en la de 170 CV, ha logrado reducir la cilindrada a 1.4 litros.

Redacción

## ¿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](mailto:redaccion@informamotor.com) tendrás noticias nuestras.

# La empresa recibió el premio por quinta vez Chairman's Award para Archiauto

Archiauto S.A., concesionario oficial Ford en Santa Cruz de Tenerife, Gran Canaria y Fuerteventura, ha recibido hoy de manos del Presidente de Ford España, José Manuel Machado, el Chairman's Award en su edición 2006. Archiauto suma ya su quinto Chairman, con los recibidos en los años 1998, 1999, 2000 y 2001, y a los Premios a la Calidad de 2004 y 2005, entre otros galardones.

## Premio a la calidad

El Chairman's Award es un galardón a nivel europeo instituido por Ford Motor Company que, en la práctica, es el mayor premio que la marca del óvalo concede a su Red de Concesionarios oficiales, una importante distinción que tiene como objetivo remarcar el interés y el compromiso de toda la red por ofrecer un servicio de calidad, así como para

premiar los esfuerzos de la misma en la obtención de la mayor satisfacción y fidelización del cliente. José Manuel Machado declaraba en la entrega que "no hay mejor inversión de futuro que construir buenos coches y ofrecer un excelente servicio a nuestros clientes. Archiauto cumple a la perfección la parte que le corresponde de este equipo que formamos marca y concesionario, de modo que es un enorme placer entregar un año más el Chairman a esta fenomenal concesión canaria".

## Evolución constante

Para Jesús Orozco, Director General de Archiauto, "recibir un Chairman es el mejor reconocimiento por parte de nuestros clientes a la labor realizada durante el año, pero por encima de eso, la satisfacción de haber logrado nuestro principal objetivo: superarnos

a nosotros mismos en el servicio que damos a nuestros clientes. Un factor fundamental que ha contribuido en este éxito, ha sido haber sido capaces de transmitir a toda la plantilla el sentido de nuestro trabajo e involucrarnos todos en ello. Nuestro lema es la evolución constante, y por ello nuestro objetivo es continuar en la línea de crecimiento empresarial para adaptarnos a los cambios del mercado y a las necesidades de nuestros clientes". Los componentes del jurado de estos premios no son otros que los propios clientes de Ford, quienes, a través de las respuestas y opiniones vertidas en los cuestionarios de satisfacción de la marca, deciden qué concesionarios ofrecen el mejor servicio y, por tanto, cuáles deben ser acreedores del Chairman's Award.

## Breve historia

Además de la sede principal, inaugurada el 30 de enero de 1992 en el Polígono Industrial El Mayorazgo, Parcela 47, de Santa Cruz de Tenerife, Archiauto tiene dos delegaciones en la isla tinerfeña, una en La Orotava y otra en San Miguel de Abona, y dos branches, uno en Las Palmas de Gran Canaria y otro, en plena construcción, en la isla de Fuerteventura. Ganadora en numerosas ocasiones del Ranking de Oro y líder en su zona de influencia año tras año en negocio de Postventa, en penetración de Ford Credit, Seguros Ford y Club Azul, Archiauto es líder en ventas desde 1998, encabezando también la lista en el primer trimestre de 2007, tanto en turismos como en comerciales. En 2006 su cifra de ventas ascendió a 4.034 unidades.

## Servicio y dedicación

Archiauto presta servicios de ventas de turismos, vehículos comerciales y de ocasión, además de taller de mecánica, chapa y pintura. Con el nuevo branch de Fuerteventura, con una superficie total de 49.000 m<sup>2</sup> y su plantilla actual la conforman 230 personas. Al frente de la misma se encuentran Jesús Orozco, Director General; Fernando Abásolo, Gerente; Nemesio Coba, Director Comercial; Marco Hernández, Gerente Delegación de Tenerife Sur; Fernando Delgado, Gerente Delegación Las Palmas; José M. Solana, Gerente Delegación Tenerife Norte; Fernando González, Gerente Delegación Fuerteventura; Fernando Capdevila, Gerente de Calidad; Julio del Río, Gerente de VO; y Luis Hernández, Director de Vehículos Comerciales.

Redacción



Momento de la entrega por parte de D. José M. Machado, presidente de Ford España a D. Jesús Orozco, Presidente de Archiauto S.A

Foto: José de la Riva



**LAVADO DE CARROCERIAS**  
interiores, tapicerías, abrillantados  
Vehículos industriales, clásicos y motos  
Servicio Rápido de Mecánica. Cafetería-Restaurante  
Recogemos y entregamos su vehículo. **(Cita Previa)**  
Llevamos su vehículo a la I.T.V. **922 61 97 62**  
c/ Lirio, nº3; El Chorrillo; Fax 922 618 421

# Un modelo clave en la motorización de España

## 50 años del primer Seat 600

**GÉNESIS DEL 600.** Diseño, gestación y desarrollo. Estructura y características básicas

### Licencia FIAT

En mayo de 1957 comenzaron a salir de las líneas de montaje de la factoría SEAT en Zona Franca las primeras unidades del SEAT 600. La marca española, que ya fabricaba el 1400 con licencia FIAT, negoció con la italiana la licencia para producir en Barcelona un segundo coche. Este modelo, el 600, era la segunda versión del que había sido lanzado dos meses antes en Italia, con mayor relación de compresión, leves cambios en la distribución y ventanillas descendentes en vez de correderas, entre otros detalles técnicos y estéticos.

### 4 Plazas a 85 km/h

El modelo original diseñado por el ingeniero Dante Giacosa, respondía a unas condiciones muy concretas: un vehículo de 4 plazas y 450 kg de peso (200 para la mecánica y 250 para la carrocería) con una velocidad no inferior a 85 km/h, con plena libertad para decidir la ubicación del grupo motor-transmisión, delante o detrás. Tras analizar ambas posibilidades Giacosa eligió la fórmula todo atrás popularizada por el VW Escarabajo alemán y el Renault 4CV francés- debido a su menor coste, pues en aquel entonces no estaba seguro de poder disponer de juntas homocinéticas suficientemente baratas y fiables para montar en un coche de tracción delantera producido en gran serie.

### 570 cc y "16 CV"

Aunque también se estudió un bicilíndrico opuesto re-

frigerado por aire, el motor que llevaría el futuro modelo fue un cuatro cilindros en línea con refrigeración líquida, dispuesto longitudinalmente detrás del eje posterior y unido a una caja de cuatro relaciones. Las válvulas, situadas en cabeza de la culata, eran accionadas por varillas y balancines mientras que la distribución se realizaba mediante un árbol de levas lateral mandado por cadena; el cigüeñal disponía de tres apoyos. La cilindrada inicial era de 570 cc y la potencia de unos 16 CV, suficientes para alcanzar 88 km/h de velocidad máxima con un peso total previsto de 515 kg. El radiador, debido a la falta de espacio, iba situado al lado del bloque y enfriado por una bomba de agua que se acoplaba al motor a través de un brazo en el centro del cual giraba el ventilador, orientado a contramarcha. Para calentar el habitáculo se utilizaba una solución tan simple como dirigir el aire caliente del motor hacia el túnel central de la carrocería, que lo conducía al interior del vehículo.

### Frenos de tambor

"El motor es de una simplicidad ejemplar, y simplicidad es sinónimo de fiabilidad", escribió Giacosa en sus memorias. En realidad, todo el coche era de una sencillez proverbial. La suspensión, independiente en ambos ejes, con brazos triangulares y ballestón transversal delante, y brazos triangulares longitudinales y muelles helicoidales detrás. Los frenos de tambor en las cuatro ruedas, y la dirección de tornillo sinfín y sector helicoidal. Las llantas medían 12 pulgadas de diámetro. Había diseñado los elementos mecánicos de forma que la cantidad de chapa necesaria para contenerlos fuera mínima, e incitado a los responsables de la carrocería a reducir las dimensiones de los capós delantero y trasero.

### Habitabilidad asombrosa

Pese a su pequeño tamaño, no tenía porque ser un coche incómodo. De hecho, la habitabilidad fue una de sus mayores virtudes gracias a que había sido concebido des-

de dentro hacia fuera. Giacosa hizo dibujar primero el habitáculo a fin de situar el volante y los mandos de la forma más adecuada y poder determinar las dimensiones ideales de las puertas para entrar y salir fácilmente. "Con mis largas piernas me fue fácil mostrar a mis colaboradores cómo había que concebir la apertura de las puertas, el paso de los pies y la posición de los pedales en el pequeño espacio disponible. Siempre he sido muy exigente en lo referente a la posición del conductor y la accesibilidad." Quizá las largas extremidades inferiores del técnico piemontés fueran el motivo de que las puertas del vehículo se abrieran a contramarcha.

### Éxito total

El modelo recibió la denominación comercial de 600, guarismo a medio camino entre el cubicaje finalmente decidido (633 cc) y el peso resultante (590 kg); la potencia ascendió a 19 CV SAE (Normas de la Society of Automotive Engineers, utilizadas en esa

época) a 4.600 rpm. La producción dio comienzo a principios de 1955. Su aceptación entre el público fue inmediata y el éxito tan grande que SEAT decidió apostar con fuerza para traerlo a España en una decisión que se mostró acertada, El SEAT 600 nació dos años después en Barcelona y su salida al mercado superó todas las previsiones.

### Coche popular

Ante todo el 600 fue un coche popular que cumplió ampliamente el objetivo para el cual fué diseñado. Sin grandes pretensiones pero de forma eficiente. Se utilizó para viajes cortos, largos, fines comerciales, competición, etc. No era difícil ver familias enteras dentro del coche viajando durante muchas horas. No existían los cinturones ni los airbags. El 600 tenía un maletero minúsculo por lo que la opción generalizada era la baca. Las maletas y los bultos atados con gomas o cuerdas era algo de lo más normal. Lo raro, después de todo aquello, es que lo podamos contar.

Redacción

CUADRO DE PRODUCCIÓN DEL 600		
Año	Unidades	(PVP Ptas)
1957	2.586	65.000
1958	12.009	70.000
1959	22.795	70.000
1960	23.416	70.000
1961	23.186	70.000
1962	28.426	70.000
1963	36.302	65.000
1964	61.091	63.500
1965	66.478	63.100
1966	66.431	63.000
1967	67.308	63.000
1968	71.608	63.000
1969	63.808	63.000
1970	79.123	68.100
1971	53.720	70.020
1972	69.755	72.800
1973	35.703	77.291
Tot. produc.:	783.745	Unidades



El 600 era el sueño de muchos y fue capaz de satisfacer múltiples exigencias.

La publicidad de la primera época lo enseñaba "por dentro" y por fuera antes de la salida de las cadenas

# Un diesel con "pedigree" y prestaciones deportivas Probamos el SEAT LEON FR

Está claro que los antecedentes familiares, los genes, se transmiten a través de los vástagos.

Los logros de Audi, sin ir más lejos en las 24 Horas de Le Mans por dos años consecutivos, con un propulsor diesel se ven aplicados, en mayor o menor medida en todos las marcas y modelos del clan.

Es quizás por eso que nos hemos encontrado con un coche que en nada recuerda a aquellos diesel de hace 10 años.

Tiene un excelente par, reacciona a la perfección ante la demanda del conductor y tiene un paso por curva de lo mas divertido.

Recomiendo a los lectores que lo prueben. A partir de 2.000 RPM, tanto en 2ª como en 3ª tiene un tirón que impresiona para ser un diesel.

La suspensión, con tarado duro, llama la atención pero es lo que necesita un chasis que presume de deportivo.

En el interior una llamativa tapicería. Unos asientos

deportivos muy envolventes don un personal bordado que es el logotipo del acabado FR.. El volante, regulable en altura y profundidad, con airbag, forrado de cuero con costuras "Plata Ona" con los mandos de audio y teléfono. En la consola central los mandos del climatizador. Por supuesto con airbags laterales.

Los diales blancos en el cuadro de instrumentos, la palanca de cambios con aro metálico aumentan la sensación de deportividad.

Equipado con una caja de cambios de seis velocidades. Aunque existe con cambio DSG (el primer Seat con esta caja de procedencia VW).

La conducción del León se presenta con excitantes niveles de acabado y varias motorizaciones diferentes. Suficiente para adaptarse a cualquier tipo de conductor.

También equipado con radio CD MP3 con conexión AUX-in, y 8 altavoces

Entre las opciones, encuentras el Sistema de Navegación con mandos en el volante, Bluetooth, Dot Matrix



La delantera del León FR no desvela sus fantásticas cualidades

y alarma volumétrica con bocina de marcha atrás. Disponible como opción la conexión iPod® o USB.

Todos estos accesorios suenan, por ahora, como algo futurista pero la realidad es que son de agradecer cuando los necesitas y los ocupantes les pueden sacar provecho. Estoy convencido de que no habrá de pasar mucho tiempo y todos serán algo normal y montados de serie.

Como ya he comentado la unidad probada estaba equipada con un motor diesel 2.0 con una potencia de 170 CV, caja de cambios manual de 6 relaciones y con un consumo medio ponderado de 6,2 l/100. También existen versiones con otras motorizaciones, tanto en gasolina: 1.4-84CV; 1.6-102CV y 2.0 en 150 o 200 CV, como en diesel: 1.9- y 2.0 con 140 o 170 CV.

Texto y Fotos: José de la Riva



El logotipo del modelo probado



El rendimiento del propulsor: ¡Sobresaliente!



Llantas de aleación de 18" con bajo perfil



Llamativo diseño del cuadro de instrumentos



Los asientos sujetan de forma eficiente



El puesto de conducción. Ergonómico y cómodo



El comportamiento, y el paso por curva, con el propulsor diesel es muy brillante

TAE 0%, TIN 0% y comisión de apertura 0%... Seguro ofertado por Zurich, Oferta de W Finance DFC, S.A. válida hasta el 30/06/07 RBE 101760/07 Consumo ponderado 5,9 - 7,8 l/100 km. Infórmese de las condiciones en Coansa en el Maynorge

**TRIPLE CERO PORCIENTO**  
0% Comisión de Apertura  
0% TAE  
0% TIN

**COANSA**  
queremos volver a ti

## 2ª Carrera Desafío Twin Ducati en Cartagena Séptimos: Hernández-Lorenzo-Mesa



En la foto vemos a Lino en un momento de la carrera con la moto del equipo

Se celebró la segunda carrera del Desafío Twin Ducati. Competición en la que el equipo canario formado por los pilotos Hernández-Lorenzo-Mesa está consiguiendo magníficos resultados.

En Cartagena las motos salieron a la pista en un día soleado con una temperatura alrededor de treinta grados en pista. Tanto los neumáticos como la mecánica de la Ducati aguantaron perfectamente las tres horas de duración. Sin dar el más mínimo problema.

Durante la primera hora y media de carrera estaban cuartos en la general. Al final séptimos.

Mejoraron, con respecto a la carrera anterior, tres segundos por vuelta. El mejor tiempo en carrera, conseguido por Lino, 1:55.670

El equipo canario es primero en su categoría, dentro del campeonato, y octavo por equipos. La clasificación por pilotos la encabeza Lino con 48 puntos.

La próxima carrera se celebrará el próximo día 13 de Oct. en el circuito leridano de Alcarrás.

Redacción

CLASIFICACION						
Pos	Nº	Equipo	T.acumulado	Nv	Veloci	Mejor vta
1º	51	HERNANDEZ-JIMENEZ	3:00:40.820	84	119,65	1:45.484
2º	23	VILANA-SEGURA	2:59:18.355	83	111,22	1:53.486
3º	65	SOLERNOU-GUTIERREZ-RECASENS	3:00:25.826	83	111,78	1:52.917
4º	73	PASCUAL-IVARS	3:00:46.857	83	113,32	1:51.380
5º	34	PEREZ-RUBIN-PINERA	3:00:07.486	79	112,60	1:52.088
6º	47	SANTIAGO-DAL	2:59:01.432	77	113,01	1:51.687
7º	3	HERNANDEZ-LORENZO-MESA	2:57:11.038	76	109,12	1:55.670

VUELTA RAPIDA						
Pos	Nº	Equipo	T. acumula	Nv	Veloc.	Vta. Rápida
1º	51	HERNANDEZ-JIMENEZ	29:24.821	14	119,65	1:45.484
2º	34	PEREZ-RUBIN-PINERA	29:27.152	14	112,60	1:52.088
3º	23	VILANA-SEGURA	29:43.559	14	111,22	1:53.486
4º	3	HERNANDEZ-LORENZO-MESA	28:15.831	13	109,12	1:55.670
5º	99	SALUE-CARCELLE-HERREROS	28:40.044	13	108,28	1:56.562

## En el XVI Rallye de Granadilla Trofeo Kisur El Equipo Aucasa 1º de su clase

Este fin de semana se ha desarrollado el XVI Rallye Granadilla Trofeo Kisur Motors. El Equipo Aucasa Honda ha realizado un rally al ataque luchando por la clase 3 desde el primer al ultimo tramo, donde la diferencia a falta de dos tramos para el final era de tan solo una décima del primero y habiendo recortado la diferencia en cuatro y una décima en los tramos anteriores respectivamente y decidiéndose la clasificación por unos ajustados 2,1 segundos al final del rally, que no permitió ni un respiro a Eduardo Quintero y Angeles Díaz en ninguno de los tramos cronometrados.

Finalmente clasificándose en el puesto décimo primero de la general, quinto de grupo N y primeros de la clase.

El Equipo Aucasa Honda quiere agradecer a todos los que han colaborado en la organización del rally, los medios de comunicación y los patrocinadores que han echo posible todo lo acontecido este fin de semana en este rally.

Redacción



El Honda Civic 2.0 Type R conducido por Eduardo Quintero y copiloto por Angeles Díaz

# Una berlina con un marcado carácter deportivo Mazda 6 2.0 CRTD Sportive

Una línea auténticamente deportiva un comportamiento muy equilibrado y un consumo muy ajustado para 143 CV, esto resumiría a priori los valores que el Mazda 6 CRTD aporta.

#### Bien equipado

El interior es amplio, atractivo y deportivo con todo lujo de detalles, radio CD de 7 altavoces, climatizador automático, asientos de piel con calefacción, sensores de luz y de lluvia, llantas de 16", asientos eléctricos con memoria, tarjeta inteligente de apertura-cierre de puertas, reposabrazos central, volante y asientos en piel con control del audio y de velocidad crucero.

#### Diesel con 143 CV

El motor, un 2.0 litros turboalimentado que da una potencia de 143 CV. Con un par motor de 360 Nm a 2000 rpm y una aceleración de 0 a 100 en 9,5 segundos.

La potencia se distribuye uniformemente en casi cualquier zona del cuentarrevoluciones lo que implica una agradable respuesta del motor en autopistas, donde es fácil mantener velocidades de crucero por encima de los 160 Km/h.

#### Elasticidad

Los cambios de ritmo no son un problema, ya que ni siquiera, en conducción relajada, se necesita recurrir al cambio para afrontar repechos o adelantamientos. Basta con pisar el acelerador y el motor sube de vueltas suavemente,

sin obligarnos a cambiar de velocidad. En montaña las sensaciones son muy parecidas a un deportivo en una conducción rápida

#### Buen paso por curva

Buen paso por curva a pesar de que las suspensiones son algo blandas en favor a la comodidad de los pasajeros, a pesar de ello muestra un gran equilibrio en zonas viradas sin que se incline con exceso ó "cabecee" cuando se frena antes de entrar en una curva

#### Controles electrónicos

A la hora de reducir la velocidad el tacto del pedal permite dosificar la frenada a voluntad y el ABS, EBD (Distribución Electrónica de Frenado) y DSC (Sistema de Control de Estabilidad) ayudan a seguir la trayectoria sin sorpresas para el conductor, aun con una conducción deportiva, de hecho, el DSC es desconectable aunque no se recomienda para los poco habituados.

#### Deportividad práctica

Con el fin de llegar a un abanico más amplio de potenciales compradores, los responsables de diseño de Mazda han querido aunar en un mismo vehículo la deportividad que transmite un coupé con la comodidad de las cinco puertas sin sacrificar espacio para los pasajeros ni para el equipaje. El precio del Mazda 6 parte de 21.500 €, la unidad probada 27.850 €.

Texto y fotos: Sergio de Mesas



El espacio en las plazas traseras es cómodo



La zaga, como el resto del coche, posee un diseño equilibrado



Los pilotos traseros ofrecen una gran visibilidad a los demás



La unidad probada estaba equipada con faros de xenón

# Entrega de trofeos de la Federación Tinerfeña Gala y cena del motociclismo canario

La Federación Interinsular de Tenerife de Motociclismo entregó los trofeos correspondientes a la temporada 2006 de las diferentes especialidades. La Sala Castillo de Tegueste acogió nuevamente el acontecimiento más importante que debe tener un deporte y del que deben sentirse orgullosos todos los pilotos, tanto los galardonados como los que han aportado su granito de arena aunque sea participando en una carrera.

En la misma gala se entregaron los trofeos del campeonato regional a los pilotos que no pudieron acudir a recogerlos en Gran Canaria el día de su entrega.

El acto contó con la presencia del concejal de deportes del Ayuntamiento de Tegueste Don Juan Manuel Díaz, que se despedía de la política, el Alcalde y el concejal de deportes del Ayuntamiento de San Miguel Don Arturo González y Don Julián Martín, así

como el presidente de la Federación Canaria de Motociclismo Don Vicente González y el presidente de la tinerfeña Don Buenaventura Darias.

Velocidad, Motocross, Trial, Quads fueron las especialidades que este año tuvieron Campeonato Provincial y de las que salieron los diferentes campeones.

Destacar una vez más la presencia en casi su totalidad de los pilotos más pequeños del motocross canario. La ba-

se y futuro de nuestro MX no quisieron perderse un acto tan importante y pusieron la emoción de la noche.

Cabe reconocer el valor y la entrega de los pilotos de velocidad, tanto Supermotard, Cambios, Scooters y Fórmula Extreme que, sin tener un circuito permanente, se juegan su integridad física corriendo en polígonos o circuitos con muchas irregularidades. La gala se clausuró con el reconocimiento al concejal del

Ayuntamiento de Tegueste, por su apoyo al trial en las pruebas celebradas en su municipio, y al Ayuntamiento de San Miguel, por la total entrega con el circuito de San Miguel y las diversas pruebas se celebran en el sur de isla.

Agradecer la asistencia a los medios de comunicación que hicieron acto de presencia y por otra parte, esperar que en la entrega del próximo año no falte a la cita ningún galardonado.

Texto: Rivayo  
Fotos: José de la Riva



Reconocimiento: Aytos. de Tegueste y San Miguel



Open: González, de la Rosa, Ruiz y Delgado



Fórmula Extreme: Juan y Fran Alonso



85 cc: Jonathan Hernández



Ciclomotores: El veterano Lázaro Gutierrez



MX2: de la Rosa, Rodríguez, Martín, Moreno y Ramos



MX 65cc: Los pequeños, los más ovacionados



Campeón de 50cc: Rubén Martín



Supermotard: D. González, P. Tavío y A. Martín

skodacanarias.com

Nuevo Skoda Fabia 1.2 70 cv. Emisión promedio CO2 (gr/km): 140. Consumo promedio (l/100 km): 5.2

SIMPLY CLEVER

## Nuevo Skoda Fabia

**Atracción total.** Siente la atracción, déjate seducir por la deportividad, el confort y el diseño del Nuevo Skoda Fabia. ¿Necesitas espacio? no hay problema, el Nuevo Skoda Fabia es el vehículo más espacioso de su categoría y con un maletero en el que podrás meter todo lo que se te ocurra... El Nuevo Skoda Fabia ya está en Canarias, ve a tu Concesionario Skoda más cercano y descubrirás que el Nuevo Skoda Fabia y tú estáis hechos el uno para el otro.

CONCESIONARIO OFICIAL SKODA EN SANTA CRUZ  
**CUATROMOCIÓN.** Avda Asuncionistas, 44. Telf.: 922 201 116  
 RED DE AGENTES  
**AUTOS CANO CANO.** Avda. Santa Cruz, 175, San Isidro-Granadilla. Telf.: 922 390 511  
**JUFEP.** C/ Los Laureles, 1. La Montañeta. Los Realejos. Telf.: 922 344 232  
**AUTOS RUEDACAR.** Avda. Los Chincanayros, 1. La Mancha. Icod de Los Vinos. Telf.: 922 815 754

# GP de Francia: En Magni Cours mandaron los Ferrari 1º Räikkönen, 2º Massa y 3º Hamilton

En Indianápolis, los entrenamientos, fueron una copia de Canadá. Alonso en entrenamientos haciendo los mejores tiempos hasta que, igualmente al final, de nuevo y sin posibilidad ninguna de reacción, primer puesto en la parrilla de salida para el inglés.

En el Gran Premio de Francia las cosas no han mejorado para el piloto español. Por una serie de contratiempos no consiguió clasificarse mejor y, saliendo desde la décima posición en la parrilla, acabó séptimo. Dos puntos que, como él mismo ha declarado, pueden ser muy importantes al final del temporada.

Se dice, cuando uno tiene mala suerte, que tiene "una negra". En el caso de Alonso podríamos decir, sin ánimo de ser racista, que tiene un negro.

Fernando, lógicamente, está incómodo. Serán necesarias grandes dosis de pacien-

cia, inteligencia y trabajo para poder doblegar al novato que, todo sea dicho de paso, es muy, muy bueno.

Hasta se han oído voces, desmentidas por el esñañol, que hablan de una posible marcha del equipo. Personalmente creo que su reto debe ser ganarle con sus armas si quiere seguir demostrando quien es el campeón. Para esto el equipo tendrá que apoyar a los dos por igual absolutamente.

La pelea entre los dos está beneficiando al la escudería ya que los demás quedan descolgados ante el poderío y la lucha feroz de los McLaren.

Los Ferrari, parece que han reaccionado y en Francia han hecho el doblete. Raikkonen consiguió adelantar a Massa y ganar.

Albers, Davidson, Trully y Liuzzi fueron los que abandonaron por diversos accidentes y Speed por problemas técnicos en su monoplaza

A lo largo de toda la carrera hemos visto un Alonso atacando a todo lo que se movía por delante de él pero su lucha no le ha permitido muchas alegrías.

Otro que también ha remontado ha sido Jenson Button que partiendo del puesto doce remontó hasta el octavo lugar.

Por lo demás, en la clasificación del mundial, pocos cambios entre los clasificados.

Hamilton con 64 puntos aumenta su ventaja respecto a Alonso que está a catorce puntos. Massa se encuentra, con 47, a tres puntos de Fernando y el finlandés está cuarto con 42 puntos.

McClaren, Ferrari, BMW y Renault encabezan la lista.

Las espadas están en todo lo alto. Fernando se tiene que serenar y actuar con inteligencia. Próxima cita el Santander British Grad Prix el 8 de Julio.

José de la Riva



Fernando no pudo pasar de la séptima posición. Dos puntos importantes

Gran Premio de Francia 2007						
P	No	Conductor	Equipo	Vtas	Tiempo	Sa   Pts
1	6	Kimi Räikkönen	Ferrari	70	1:30:54.200	3   10
2	5	Felipe Massa	Ferrari	70	+ 2.4 segs	1   8
3	2	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	70	+ 32.1 segs	2   6
4	10	Robert Kubica	BMW	70	+ 41.7 segs	4   5
5	9	Nick Heidfeld	BMW	70	+ 48.8 segs	7   4
6	3	Giancarlo Fisichella	Renault	70	+ 52.2 segs	5   3
7	1	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	70	+ 56.5 segs	10   2
8	7	Jenson Button	Honda	70	+ 58.8 segs	12   1
9	16	Nico Rosberg	Williams-Toyota	70	+ 68.5 segs	9
10	11	Ralf Schumacher	Toyota	69	+ 1 Vta	11

Campeonato de conductores (prov.)				
Pos	Conductor	Nacionalidad	Equipo	Pts
1	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	64
2	Fernando Alonso	Español	McLaren-Mercedes	50
3	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	47
4	Kimi Räikkönen	Finlandés	Ferrari	42
5	Nick Heidfeld	Alemán	BMW	30
6	Robert Kubica	Polaco	BMW	17
7	Giancarlo Fisichella	Italiano	Renault	16
8	Heikki Kovalainen	Finlandés	Renault	12
9	Alexander Wurz	Austriaco	Williams-Toyota	8
10	Jarno Trulli	Italiano	Toyota	7

En la clasificación Fernando es segundo a 14 puntos de su compañero de equipo



Hamilton, como si estuviera abonado, volvió a subir al podio



Alonso mantuvo grandes peleas y consiguió subir tres puestos. Del décimo al séptimo

**HONDA**  
The Power of Dreams

**YOU**  
EMPOWER YOURSELF

**Nuevo CIVIC**  
TYPE S TYPE R

**alcasa**  
www.alcasa.com

**Nuestra experiencia en Fórmula 1 en versión 3 puertas.**  
Gama Honda Civic Type S y Type R desde 140 CV hasta 200 CV.

• Horacio Nelson, 21. Santa Cruz de Tenerife. Tfno: 922 280 850  
• Ctra. General del Sur, km. 8.8 (bajo Aluminios Roxy)  
Santa Cruz de Tenerife. Tfno.: 922 620 617  
• Avda. Siete Islas Canarias, s/n. Polígono Industrial Llano del Camello  
San Miguel de Abona. Tfno: 669 017 525 / 922 735 863

# Gran Premio de motociclismo de Holanda ¡Valentino ha vuelto!

Desde 1949 el circuito de Assen ha acogido, sin falta, un gran premio del Mundial de motociclismo. El de 2007 será recordado por las victorias de Passini, Lorenzo, pero sobre todo será el G.P de la gran remontada de Valentino Rossi.

## 125 cc Adios a la mala suerte

Mattia Passini logró desde los entrenamientos cronometrados del jueves la pole position. Los entrenamientos del viernes se disputaron en agua y no hubo forma de bajar los tiempos logrados el día anterior. 6 "poles" y una victoria en el anterior G.P. de Inglaterra hacían pensar que el piloto del equipo español Polaris World ya se había quitado el gafe de encima. Y así fue.

Como en Donington Park Passini dominó con mano firme la carrera desde los primeros compases y se dedicó a contar los segundos de ventaja sobre sus perseguidores,

## 250 cc Lorenzo domina

Arrasar. Eso es lo que está haciendo esta temporada Jorge Lorenzo en 250. Desde la primera posición en la parrilla de salida, el piloto de Aprilia volvió a fallar en la salida y su eterno rival Andrea Dovizioso se llevó la honra de ser el primero en la primera curva del circuito.

Pero a Lorenzo el italiano le duró media vuelta y cuando aún no había finalizado el primer giro, el mallorquín ya lideraba la carrera, adelantando a Dovizioso "por fuera". El italiano pretendía quedarse a rueda de Lorenzo pero en cuatro vueltas el vigente cam-

peón de la categoría consiguió cuatro segundos de ventaja. Además Alex de Angelis se lanzó a por Dovizioso y volvió a vuelta fue comiéndose el tiempo que les separaba hasta darle caza. También Bautista, después de una mala salida, dio caza al piloto de Honda rebasándolo y consiguiendo entrar tercero por meta tras Lorenzo y De Angelis. Jorge Lorenzo se consolida en su liderato del Mundial tras el GP de Assen y aventaja en 23 puntos a Dovizioso y De Angelis, empatados a puntos en la provisional del campeonato.

peón de la categoría consiguió cuatro segundos de ventaja.

Además Alex de Angelis se lanzó a por Dovizioso y volvió a vuelta fue comiéndose el tiempo que les separaba hasta darle caza. También Bautista, después de una mala salida, dio caza al piloto de Honda rebasándolo y consiguiendo entrar tercero por meta tras Lorenzo y De Angelis.

Jorge Lorenzo se consolida en su liderato del Mundial tras el GP de Assen y aventaja en 23 puntos a Dovizioso y De Angelis, empatados a puntos en la provisional del campeonato.

Texto: Eva Avila  
Fotos: Dorna

## Moto GP: Rossi indiscutible

La lluvia que dominó los entrenamientos del viernes en Holanda colocó al hombre de la lluvia, Chris Vermeulen en la pole position. Tras él el líder del campeonato Casey Stoner y un sorprendente pero irregular Randy de Puniet.

Sin embargo el sábado amaneció un día soleado en Assen y las tornas se giraron. Valentino Rossi que sólo pudo salir desde la 11ª posición de la parrilla tuvo que sacar todo lo que llevaba dentro para hacer "la gran machada".

Stoner salió como una bala tras apagarse el semáforo y en cuatro vueltas adelantaba en 5 segundos a Valentino que

venía desde atrás quitándose de encima todo lo que se le ponía en medio, incluidos Pedrosa y Hayden, hasta colocarse en tercera posición.

Pero no pensó en conformarse y se fue a por Hopkins, que rodaba segundo. Lo más difícil era llegar a Stoner tras superar al de Suzuki, pero también fue a por él. Y ambos nos dejaron en la retina las mejores vueltas de la temporada en Moto GP con Rossi intentando adelantar a Stoner y colándose.

Rossi tenía que conseguir la victoria en Assen y también rebasó a Stoner que vio como Il Dottore volaba delante de él



Passini, por fin, pudo subir a lo más alto del podio seguido de Gadea y Talmacsi



El vencedor de 250, Lorenzo, con de Angelis y Bautista que, a pesar de una mala salida, consiguió el tercer escalón del cajón

hasta pasar por meta, logrando igualar el record de Freddie Spencer de victorias en este mítico circuito.

Valentino sólo pudo recortar 5 puntos al líder Casey Stoner que fue segundo. Pero si Rossi remontó diez posiciones para ganar, otro piloto, campeón del Mundo hizo lo propio para subir al podio en tercer lugar.

Un feliz Nicky Hayden, partiendo desde la 13ª posición de la parrilla, finalizó tercero por delante de Dani Pedrosa quien no pudo seguir el ritmo de su compañero de equipo en las últimas vueltas.



Lorenzo parece ser muy superior a todos los demás del cuarto de litro



¿YA TIENES TU SUPER LICENCIA CLIO SPORT 200 CV?

SEGURO GRATUITO  
A TODO RIESGO\*

POR LA COMPRA DE UN SPORT: Un curso de CONDUCCION SEGURA

TINVESA RENAULT La Laguna, Santa Cruz de Tfe., La Cuesta, Tejina



Una lección de pilotaje, y no los nuevos colores de su moto, le dieron a Rossi una merecida victoria



Preciosa lucha con Stoner, líder del campeonato, que no pudo evitar ser "arrollado" por Il Dottore



Un podio con Rossi, Stoner y otro reaparecido: Hayden que es el vigente campeón

**Nuevo HYUNDAI Coupe**

> Algunas veces, los sueños se hacen realidad.

HYUNDAI

Drive your way

Hyundai Coupe 1.6 GLS P.V.P 17.315 € Plan prever, I.M e I.G.I.C incluido. Consumo medio gama Hyundai Coupe desde 7.6 l/100Km hasta 8.0 l/100Km. Emisiones de CO2 gama Hyundai Coupe 182 g/Km hasta 193 g/Km.

# 3ª de 7: Circuito de Jerez Campeonato de España de Velocidad

El circuito jerezano acogió la tercera prueba de la temporada y después de la cita anterior en Montmeló donde no disfrutamos de buenas carreras, ahora vivimos una emocionante jornada.

125cc

La lucha por la victoria se mantuvo hasta la última curva donde Marc Márquez, el piloto más pequeño de la categoría, logró su primera victoria. El único piloto que lleva un lastre de 19 kg en su moto superó en la línea de meta a Pere Tutusaus, que hizo una gran carrera viniendo desde atrás, y a Stefan Bradl, el piloto de BQR que no quiere perder puesto en el campeonato. La segunda plaza se tuvo que decidir por foto finish ya que una milésima separó a Tutu de Bradl.

Pere sigue liderando la provisional con Bradl a seis puntos. El campeonato cobra en intensidad y el triunfo final aún está muy lejos de decidirse.

Supersport

Rodri arrasó. El superman ilicitano logró una brillante pole, vuelta rápida en carrera, con seis vueltas por debajo del récord del circuito y además la victoria con 9 segundos de diferencia. No se puede pedir más. El pupilo de Jaime Fernández Avilés del Team Laglisse está pletórico, su calidad como piloto con victorias y poles en el mundial así lo avalan.

Lucha cerrada para los otros dos puestos que al final el inglés Cowland vuelve a subir al podio y además segundo de la provisional. Adrián Bonastre es tercero y mantiene las esperanzas de luchar por el campeonato. El piloto de Dani Devahive ha mejorado en esta carrera de Jerez pero Rodri no está dejando huecos para que pase nadie. En Valencia seguro que el simpático Bonastre se lo pondrá más difícil.

Fórmula Extreme

En Fórmula Extreme guerra de titanes. Con el cambio de Jose Luis Cardoso al equipo madrileño Laglisse, la escuadra de Jaime Fernández Avilés tiene tres pesos pesados de la categoría: Morales, Del Amor y Cardoso. En BQR están el campeón De Gea y Sardá. Pe-

ro por detrás llegan Torres, Silva, Rocamora, Fuertes, Carrasco, Mazuecos.

Con una categoría tan llena de pilotos expertos se esperaba de todo y no defraudaron. De Gea consiguió la pole y así superaba su error de Montmeló. Pero del 2 al sexto estaban en 198 milésimas.

Esto demuestra que están todos muy igualados en la categoría reina del CEV, nadie

quiere dejar escapar los puestos de privilegio. La carrera fue muy emocionante con una excelente salida de Javi Del Amor y Carmelo Morales, De Gea estaba a la espera porque detrás rodaba Cardoso y Sardá.

Carmelo supera a Del Amor y De Gea hace lo mismo. Javi sabía que si estudiaba a su compañero y a De Gea desde atrás tenía opciones de

victoria, pero un error le dejó de espectador de lujo.

Cuando el murciano intenta superar al catalán en Dry Sack se produce un toque entre ambos que descentra al actual campeón que acaba segundo por detrás de Morales, Del Amor entra en la tercera posición.

De Gea está muy enfadado por el lance de carrera y los demuestra con ciertos malos mo-

dos, por suerte para el deporte todo queda en una anécdota más de la carrera y la lucha debe quedarse en la pista.

Se deshace así el empate en la primera posición de la provisional a favor de Carmelo Morales.

La próxima carrera que se celebrará en Valencia promete y mucho...

Texto y Foto: Yiyo Dorta



Cervantes (Camp.Mundo Enduro) y Marc Márquez que consiguió su primera victoria



Rodri arrasó, hizo la vuelta rápida y ganó con autoridad



Adrián Bonastre espera que la de Valencia sea "su carrera"



Carmelo Morales fué el primero en cruzar la raya blanca de meta



Javi entrando en una de sus curvas favoritas: Dry Sack



Jordi Torres. Otro piloto que espera su momento



14.500€\*

Llévate un Renault Scenic 5p dCi

6 Airbags, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevavinas eléctrico, radio cd.

Matriculado en 2005. Precio llave en mano, Plan Prever incluido.



12.500€\*

Llévate un Renault Mégane 5p dCi

6 Airbags, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevavinas eléctrico, radio cd.

Matriculado en 2005. Precio llave en mano, Plan Prever incluido.

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

902 333 500  
www.renault.es

compromiso RENAULT Garantía oCaSiÓN 12 meses

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

# Se presentó en canarias con prueba dinámica Nissan renueva el X-Trail



Momento en el que, en presencia de los directivos y medios de comunicación, se presentaba el nuevo X-Trail



El coche tuvo que superar un duro recorrido preparado en un circuito cerrado complicado.

De la mano de Brisa Motor y Arimotor se presentó en el sur de Gran Canaria una nueva versión del Nissan X-Trail, el acto fue presidido por Andrés Izquier (Concesionario), Fernando González (Gerente), José Ramos (Jefe de ventas), Juan Antonio Herrera (Jefe de Ventas) por parte de Brisa Motor y Arimotor y Antonio Melica (Jefe de producto 4x4) Francesc Andréu (Jefe departamento Comunicación) por Nissan Iberia.

100.000 en 2.010

En los años 80 el lema de Nissan fue "DESPEGAR" el lema actual es "YA HEMOS TOMADO ALTURA", con estas palabras inició la rueda de prensa Francesc Andréu quien dio a conocer el actual crecimiento de la marca, que se sitúa entre las tres primeras del mercado Español y con el objetivo de alcanzar las 100.000 unidades en el próximo 2010, donde Nissan habrá lanzado 18 nuevos modelos, uno de los modelos sport que está en desarrollo ya se le llama el Porsche Japonés.

Un X-Trail mejorado

El plan de Nissan es potenciar el área de Turismos y renovar el industrial, uno de los primeros pasos a sido el nuevo X-Trail, mejorando todas las virtudes que ya poseía el antiguo, nueva plataforma, nuevo sistema de tracción con control total de estabilidad, reparto de tracción del 50%, asistencia en el arranque en cuesta y en el descenso.

Motorizaciones

Nuevos motores diesel 2.0 DCI de 150 Cv a 4.000 r.p.m con un par de 350 Nm, 2.0 DCI 173 Cv a 3.750 r.p.m y un par de 360 Nm, ambos con turbo é intercooler, y un

2.5 de gasolina de 169 Cv, cajas de cambios de 6 velocidades automáticas y secuenciales que para una conducción mas deportiva, el sistema CVT de la versión 2.5 llamado en este caso M-CVT.

Menor consumo

El CVT es un cambio controlado electrónicamente con un ilimitado número de velocidades, que garantiza que el motor de gasolina funcione siempre de manera más eficiente. El resultado es una aceleración más suave, un consumo inferior y menos emisiones contaminantes. Utilizando la palanca de cambios convencional, el conductor puede insertar las seis velocidades del cambio al estilo de un Fórmula uno, empujando la palanca hacia delante ó hacia atrás, doble barra antibalaneo, maletero de doble suelo, cuya capacidad con asientos traseros plegados es de 1.773 litros, y un nivel de equipamiento semejante a un turismo de alta gama.

Mejora acústica

Otro de los temas destacados en la presentación del nuevo X-Trail, es la reducción del nivel sonoro en el interior del vehículo, para conseguir así un mayor confort a los ocupantes, reduciéndolo en un 50% en comparativa al antiguo X-Trail, circulando a una velocidad de 120 Km.

Precios

El precio de partida es de 29.010 € y el más alto de la gama 32.040 €, mejorando el precio del antiguo X-Trail en 1.640 €.Resumiendo, un X-Trail completamente nuevo, mejor coche y más barato.

Texto: Sergio de Mesas  
Fotos: José de la Riva



Volante en piel con mucha tecnología



Accionamiento automático/secuencial



Accionamiento automático/secuencial



Faros del largo alcance en el techo



Llantas de aleación de 17"



Se aprecia un cuidado especial en el confort



Amplias y cómodas plazas traseras



El generoso maletero está compartimentado

## En Canarias a partir del mes de diciembre Así es el nuevo Volkswagen Tiguan

Con las primeras fotos oficiales del nuevo Volkswagen Tiguan, comienza la cuenta atrás para el tan esperado lanzamiento del nuevo todoterreno de la marca. El diseño del Tiguan se caracteriza por una combinación entre potencia y elegancia, situándose en la línea entre el mundo urbano y la naturaleza, entre los negocios y el tiempo libre.

El nuevo Tiguan es el decimocuarto modelo de la gama Volkswagen y será presentado a nivel mundial en el Salón del Automóvil de Frankfurt, el próximo mes de septiembre. En las islas, Volkswagen Canarias presentará el Tiguan en el mes de diciembre.

Al igual que el Touareg, el segundo todoterreno de Volkswagen presenta un diseño único y diferenciador. En el diseño frontal se pueden apreciar las líneas y proporciones que el fabricante alemán adelantó en su momento con el Concept A, que cautivó la atención de periodistas y clientes de todo el mundo. Se producirá sobre la plataforma Golf en dos versiones.

Redacción



El Tiguan se presentará en el Salón del Automóvil de Frankfurt el próximo mes de Septiembre

## El XVI Rallye Granadilla Kisur no empezó con buen pié Victoria para A.Ponce/R.González

La quinta prueba del regional de Rallyes de asfalto y segunda del provincial de Tenerife no empezó bien que dijéramos, en el primer tramo de la mañana el mítico ATOGO se cobró las primeras bajas de la mañana, la más importante por categoría de vehículos fue el SEAT Córdoba W.R.C Evolución 3 compuesto por el equipo de Maikel García y Nazer Ghuneim que a pocos kilómetros del comienzo del tramo sufrían una salida de carretera sin consecuencias pero que les dejó fuera de carrera, en el mismo tramo Toñi Ponce tuvo problemas con la bomba de gasolina y llegó a duras penas al final del tramo, Félix Brito con el Evo9 tenía una salida de carretera perdiendo un tiempo precioso y Juan Luís Cruz no tomaba la salida por una penalización de 5 minutos impuesta por la organización por entrenar fuera de lo permitido.

En los primeros compases de la carrera David García cogía la cabeza relegando a la segunda posición al Skoda Fabia WRC de Toñi Ponce que debido a los problemas mecánicos cedía 12" en el primer tramo de la mañana.

La superioridad de la montura y el buen pilotaje de Toñi Ponce, hizo que una vez solucionado el problema de la bomba de gasolina y en el 4º tramo de la mañana "Arico" en su primera pasada, tomara la delantera superando a David

García en 2", esta superioridad se vio reflejada a lo largo del Rallye llegando primero al final del mismo con una ventaja del segundo clasificado David García de 53,9".

Víctor Abreu y el Fiat Súper 2000 no dieron la mas mínima

opción a los GR.N, desde los primeros compases cogió la cabeza del grupo y no la dejó hasta finalizar la prueba sacando 42,7" al segundo clasificado el Evo 9 de Fran Suárez. El calor fue la nota predominante durante todo el Rallye,

a consecuencia del mismo muchas mecánicas no aguantaron el ritmo y tuvieron que optar por la retirada, prueba de ello fue la baja de 40 equipos de los 120 que tomaron la salida.

Texto: Sergio de Mesas  
Foto: Jesús Salmones



Un Toñi Ponce que, a pesar de unos pequeños problemas iniciales, dominó el rallye de forma contundente

# Una scooter ágil, dócil y segura

## Probamos la YAMAHA City 250

Una scooter con pocos rivales, ágil, dócil, segura, no es una moto para largas escapadas pero sí para divertirse en trayectos cortos, sus 250 cc. de 4 tiempos refrigerado por agua son capaces de transmitirte tanto en ciudad como en carretera, seguridad en la conducción y agilidad para salvar los obstáculos que se interponen en las ciudades a causa del denso tráfico, en carretera es capaz de transportarte con comodidad y rapidez llegando a alcanzar los límites permitidos en velocidad sin demasiado esfuerzo, el par máximo 21,5 Nm lo entrega a partir de 5.800 rpm lo que facilita la aceleración en salidas rápidas consiguiendo la entrega total de su potencia a 7.500 rpm.

El confort para los pasajeros se ha tenido muy en cuenta, confortable sillón biplaza, un chasis tubular en V de baja altura donde en cualquier momento se pueden apoyar los pies con rapidez, práctico espacio debajo del asiento para transportar objetos, casco, chaqueta etc... debajo del manillar también dispone de una pequeña guantera para transportar pequeños objetos.

Llantas de 16" en la horquilla delantera y de 15" en la trasera de aluminio de seis brazos montando neumáticos de banda ancha 120/70-16 delante y 140/70-15 detrás con discos de freno de 270 mm delantero y 245 en la parte trasera, gracias a ello el comportamiento y paso por curva en zonas viradas y rápidas es excepcional. El cuadro de instrumentos es analógico / digital ofreciendo una completa y rápida información. Al lado del cuentakilómetros se encuentra, el indicador de reserva de combustible, reloj y testigo de

temperatura, y testigos de intermitente y luz larga

Una línea osada y atrevida pero que en todo momento transmite una agradable sensación de ser única rápida y confortable.

Características

-Chasis tubular en U  
-Espacio portaobjetos bajo el asiento

-Guantera cerrada y gancho porta bolsas

-Ligeras llantas en fundición de aluminio de 6 brazos

-Llanta delantera de 16" y trasera de 15"

-Neumáticos de 120/70-16 delante y 140/70-15 detrás

-Disco delantero de 270mm de diámetro y trasero de 245 mm

-Horquilla telescópica de 100 mm de recorrido

-Doble amortiguador trasero de 105 mm de recorrido

-Completa instrumentación con indicador de reserva de combustible y reloj digital

-Motor monocilíndrico 4T de 249.78, SOHC y refrigeración líquida

-Par máximo a tan solo 5.800 rpm

-Escape de bajo nivel de ruido

-Diseño de motor respetuoso con el medio ambiente

-Diámetro por carrera de 69.0 x 66.8mm

-Arranque eléctrico

-Sistema de inyección electrónica de combustible

-Transmisión continua totalmente automática (CVT)

-Robusta y silenciosa correa de transmisión de bajo mantenimiento

-Espacio de carga bajo el asiento, guantera y gancho porta bolsas

Texto y fotos: Sergio de Mesas



Aspecto moderno y atractivo



Cuadro de Instrumentos muy completo



Disco de 270mm y llanta delantera de 16"



Hueco porta objetos con llave

DESDE  
**17.100 €\***



**NISSAN NAVARA.**  
**CAPACIDADES SIN LÍMITE.**



SHIFT\_capabilities

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)  
LA LAGUNA (TENERIFE) - TEL. 922 59 51 15

EXPO. Y TALLER:

AUTOPISTA DEL NORTE, 64 (LOS NARANJEROS) - TACORONTE - TEL. 922 57 34 00

EXPO. Y VENTAS:

AVDA. REYES CATÓLICOS, S/N - 38007 SANTA CRUZ DE TENERIFE - TEL. 922 88 24 16

Y NUESTRA RED DE AGENTES:

Comercial Jaime de Paz, S.L. • Farray Motor, S.L. • Marítimo Automóviles, S.L.



NISSAN FINANCIACIÓN

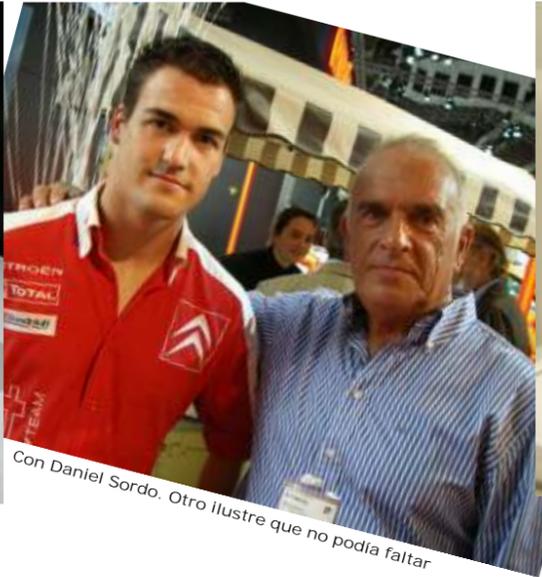
www.nissan.es

\*PVP recomendado en Canarias y unidades en stock hasta fin de mes. Incluye impuestos, transporte, Nissan Assistance y campaña promocional. Consumo mixto: 9,1-10,5l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> 245-283 g/km.

# 34º Salón Internacional del Automóvil de Barcelona Sergio de Mesas estuvo allí



El McLaren Mercedes de Alonso, ¿le ayudará a ganar su tercer título?



Con Daniel Sordo. Otro ilustre que no podía faltar



¿Futura arma de Fernando Alonso?



Un León con mucha raza



Compañeros de informaMOTOR con un gigante fichado por SsangYong



A Marcus Grönholm parece "sonarle de algo" el habitáculo



Hakaze Action7 Concept Car de Mazda



Jordi Gené también estaba "dando una vuelterita por el salón"



Un Silver Wraith del 53 en la colección de Rolls



A pesar de la modernización sigue siendo un Rolls



Marcus Grönholm mandó saludos a los aficionados canarios



En el stand de Audi estaba el ganador de las 24 Horas de Le Mans

# Primicia mundial en el Salón Int. del Automóvil Seat ALTEA Freetrack



Llantas de aleación con neumáticos de 17"



Lo importante del Freetrack no es el aspecto, que también, sino el eficiente sistema de tracción Haldex



Los asientos y elementos interiores resultan familiares

## Tracción total

Pero lo realmente destacado del freetrack es la tracción total, que lo convierte en el primer todocamino de Seat. En condiciones normales se mueve con tracción delantera, y sólo cuando este eje pierde tracción entra en funcionamiento el eje trasero. Esto es posible gracias al sistema Haldex, que hace actuar automáticamente la tracción total sin que el conductor tenga que intervenir.

## Motores y equipo

En cuanto a motorizaciones, saldrá al mercado con un motor de gasolina 2.0 TSI de 200 CV con turbocompresor e inyección directa, y un diésel 2.0 TDI de 170 CV. Con el primero alcanza una velocidad máxima de 214 km/h y con el segundo 204 km/h. Incluye de serie un sistema multimedia con pantalla TFT de 7" y conexión RCA para reproductores de DVD, consolas de videojuegos, etcétera, seis airbags, control de estabilidad, climatizador, encendido automático de luces y limpiaparabrisas, sensor de aparcamiento, control de velocidad, ordenador y radio CD con mp3. A la venta en verano.



La combinación de colores en su interior con el volante y el pomo en cuero



Redacción

Aspecto del primer SUV de Seat: el Freetrack

## Primer SUV de SEAT

El Salón del Automóvil acogió la presentación mundial del primer todocamino de la firma española, el Altea freetrack, un crossover derivado del Altea XL.

En el exterior el nuevo todocamino introduce significativos cambios estéticos con respecto al XL, como los plásticos protectores de los paragolpes delanteros y traseros y los pasos de rueda, de distinto color al de la carrocería

## Cambios estéticos

También cambia el diseño de la rejilla, de forma trapezoidal y diseño de nido de abeja. Las dimensiones son muy similares en ambos modelos: 4,49 metros de largo, 1,77 m de ancho y 1,62 m de alto, escasos centímetros de diferencia que se explican por la incorporación de mayores paragolpes, cambios en la suspensión y en las llantas. La altura libre al suelo es de 16 centímetros, para rodar por cualquier tipo de superficie.

# Primicia mundial en el Salón Int. del Automóvil El nuevo KIA Picanto



Con un diseño más atractivo y actualizado, aunque mantiene su carácter original, el nuevo Picanto 2007 es un vehículo que se conserva pequeño por fuera, y que se siente grande por dentro ofrece asientos cómodos para cuatro adultos de buen tamaño aunque también puede llevar a una familia de cinco personas. Es excepcionalmente versátil, con una gran variedad de configuraciones de asientos y un espacioso interior que merece la descripción de "minimonovolumen".

"El Picanto es un gran éxito para Kia, con un récord de más de un cuarto de millón de ventas en Europa en un segmento donde no habíamos tenido una presencia anterior," comentó Jean-Charles Lievens, vicepresidente de Kia Motors Europa. "Ahora hemos puesto al día nuestro pequeño Picanto, mejorando su equipamiento – para

mantener su atractivo y incrementar sus ventas hasta 90.000 unidades anuales en los próximos años."

Diseñado para ser más redondeado y cercano, el Picanto 2007 es 40 milímetros más largo, con una longitud total de 3.535 mm, con una parte delantera que ha crecido (+ 30 mm) y es también más profunda, y unos mayores parachoques traseros (+ 10 mm). Los paneles utilizados para el capó, pasos de rueda delanteros y paragolpes delanteros y traseros son nuevos. Los grupos ópticos delanteros y traseros son igualmente nuevos y más redondeados.

La batalla es la misma, 2370 mm, mientras que las puertas, portón posterior y paneles de las puertas son los mismos que en el modelo precedente.

Mecánicamente, el Picanto 2007 no cambia excepto por la incorporación en toda la gama

de una dirección asistida eléctricamente.

El Picanto, muy habitable por dentro, es el mejor de su categoría para casi todas las dimensiones del habitáculo.

En el interior, el Picanto presenta un interior muy diferente, con radio/CD y MP3, consola central rediseñada, nuevos asientos delanteros, -ajustable en altura el del conductor- y cuadro de instrumentos con nuevas esferas e iluminación naranja roja. Por fuera, hay una nueva gama de cinco colores de carrocería y nuevas llantas de aleación, incluyendo un diseño de cinco radios y 15 pulgadas como opción.

Como su predecesor, el Picanto 2007 es un producto de gran volumen con el objetivo de conseguir y mantener una gran penetración en Europa.

Redacción



## Primicia mundial en el Salón Int. del Automóvil Peugeot 207SW



En Barcelona tuvo lugar la presentación mundial del 207 SW, la materialización del concept car que pudo verse en el pasado salón de Ginebra. Esta versión familiar del líder del segmento de los utilitarios adapta el frontal del 207 con una trasera amplia y novedosa, que ofrece soluciones de espacio suficientes para cubrir las necesidades del público amante de los deportes al aire libre y para aquel que valora la combinación de diseño y espacio. El nuevo 207 SW destaca por luminoso techo de

cristal, por la modularidad de sus asientos y por soluciones prácticas como su portón partido que permite acceder al maletero con sólo levantar el cristal trasero. El habitáculo está realizado con un diseño fluido y provisto de materiales técnicos y luminosos, que aportan frescura y elegancia.

Contará con 3 motores de gasolina de 75, 90 y 120 cv y dos motores diesel: los HDI de 90 y 110 cv, éste último con filtro de partículas

Redacción

## Primicia mundial en el Salón Int. del Automóvil Citroën C4 Sedan

Un turismo, un 4x4 y un concept-car, de nombres C4 Sedán, C-Crosser y Cruise Crosser, fueron los grandes protagonistas del stand de Citroën en el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona 2007, que se celebró en la Ciudad Condal del 8 al 17 de junio. Mientras los dos últimos se verán por primera vez en España, el C4 Sedán es una auténtica novedad mundial. En los cerca de 1.600 metros cuadrados del stand de la marca también estaban expuestos el C4 WRC y una representación de la gama de turismos de Citroën. A la cita catalana también estuvieron los vehículos comerciales que están contribuyendo a que la marca sea líder de este mercado, de forma ininterrumpida, desde hace once años.

El C4 Sedán es una berlina de tres cuerpos que se comercializará en España en el último trimestre del año. Este modelo, que se produce en la planta de PSA Peugeot Citroën de Buenos Aires, en Argentina, comparte con el C4 las características e innovaciones en las que éste ha basado su

éxito. Además, destaca por sus dimensiones, con 4,77 metros de largo y 1,77 de ancho; por su habitabilidad y por una amplia gama de motores que llegará, según países, hasta los 143 caballos.

Redacción



El C4 Sedan se comercializará en España en el último trimestre del presente año

# 44 marcas participaron en Barcelona 34º Salón Internacional del Automóvil

Modelos que sorprendían por su belleza y propuestas económicas al alcance de los todos los bolsillos, fue la tónica general de los stands donde presentaron sus modelos los fabricantes tanto nacionales como internacionales.

El Salón batió records ya que, a pesar de algunas ausencias, contó con más marcas que nunca. Presentes 174 expositores y se presentaron cuatro novedades mundiales.

Atentos a la evolución del mercado, el salón dedicó gran parte de sus stands a los vehículos de bajo costo (entre los 6.000 y 8.000 euros) siguiendo la tónica de los fabricantes asiáticos que fueron los primeros en fabricarlos. Las grandes marcas como General Motors, Volkswagen, o Toyota, ya están estudiando seriamente su producción en masa para poder competir en este mercado, aunque sea a costa de abaratar costos en sus fábricas como Nissan España que amenaza con reducir su plantilla en 700 trabajadores.

Cuatro estrenos mundiales 40 nuevos modelos y 44 marcas de coches. Sin menospreciar el enorme poder de seducción que ejercieron los modelos de alta gama, la palma se la llevo SEAT con un pabellón de mas de 10.000 cuadrados debutando con un nuevo modelo SUV: el "Altea Freetrack". La firma española hace su primera incursión en el segmento de los todocaminos, precisamente en el que esta mas de moda actualmente en Europa. A la venta a mediados del próximo mes de julio, y aunque sus precios no se anunciaron, algún responsable apuntaba que rondará los 30.000 €. La gama inicial de este modelo estará compuesta por dos motorizaciones, un turbodiesel de 170CV y un gasolina turboalimentado que podrá alcanzar una potencia de 200 CV.

Peugeot también se sumo a la lista de fabricantes que desembarcaron en el Salón con una novedad mundial el "207 SW". La coreana Kia presento el nuevo Picanto. La segunda generación de este carismático utilitario puso de manifiesto lo que ya conocíamos en la presentación de sus últimos modelos, donde pudimos comprobar el tremendo salto tanto en calidad como en tecnología y diseño pudiéndose comparar con los modelos de los fabricantes europeos.

La cuarta novedad mundial de la mano de Citroen.

Se trata del C4 Sedan, un modelo que se había concebido para el mercado chino, pero que se comercializara también en Europa tras haber sido sometido a un intenso proceso de adaptación a nivel de acabados y de facultades dinámicas. Su venta a finales de este año.

Sin poner en duda el protagonismo que asume por merito propio las novedades que se expusieron en Montjuic, el Salón de Barcelona es mucho mas que una simple muestra de coches. Unas espectaculares zonas de pruebas de todoterreno, pistas infantiles de seguridad vial e incontables simuladores de carreras de F1, Rallyes, Moto GP, una sensacional exposición histórica de Rolls-Royce y una excitante muestra de vehículos de competición asi como una exposición de "Los coches de Tintín" conmemorando el centenario del nacimiento del dibujante belga Georges Remi "Hergé" creador de las famosas aventuras del reportero, otra de las principales atracciones y con motivo de dar mayor realce a la presentación de su próximo vehículo. Con el C-Crosser, Citroen nos sorprendió con la presencia de una insólita invitada: ALEXANDRA, una espectacular hembra de tigre a la que pudimos, los mas valientes, acariciar y fotografiarse al lado de ella.

Los hermanos Gasol, fueron las estrellas de la presentación del nuevo Ssang Yong Kyron de 141 CV que se pondrá a la venta una vez que termine el salón.

Los pilotos mundialistas, Marcus Gronholm en el stand de Ford y Dani Sordo en el de Citroen compartieron sus experiencias respondiendo a cientos de preguntas por parte de la prensa.

Tenemos que poner un pero, bastante grande, al marco de Montjuic que es incomparable, "pero" se encuentra en pleno centro de Barcelona debido al crecimiento de la ciudad. Ello conduce a la casi inexistencia de plazas de aparcamiento para los visitantes y tener que aparcar en las distintas zonas azules, verdes etc... y eso si las encuentras. Son pocas y se saturan rápidamente. Aun pagando 2€ la hora, con una estancia máxima dos horas. Los salones antiguos de la feria necesitan una remodelación urgente ya que se encuentran en un estado de bastante deterioro, paredes, aire acondicionado y pintura.

Texto: Sergio de Mesas

## Algunos de los presentes:



Maserati Gran Turismo



Corvette C6



Chrysler Sebring Cabrio



Ferrari F599GTB



Aston Martin V8 Vantage Roadster 10HR



Bentley Continental GTC



Lotus Exige Gt3



Maybach 625



Rolls Royce Phantom 2



Mercedes Benz SLR Roadster

# Pasatiempos

## 6 errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

## Es historia...



Matra-Simca Bagheera

Una carrocería de avanzado diseño y fabricada en material plástico que descansaba en un sólido chasis de acero con desarrollo propio de la marca. Era un tres plazas y lo llamativo eran los tres asientos delanteros. La técnica era de procedencia Simca ya que Matra pertenecía al consorcio Chrysler y Simca. Los motores Simca no eran de lo más deportivo. Razón por la cual los propietarios debían sacrificar la conducción deportiva y las prestaciones en pos de un atractivo diseño.

Solamente al final, montaban motores de 1,5 litros y eran capaces de alcanzar los 185Km/h. Se habló de dotarlos de propulsores de 2 litros pero el proyecto acabó siendo abandonado. Sin duda fue un coche que se adelantó a su tiempo.

Redacción

Marca	Matra-Simca
Modelo	Bagheera
Cilindrada	1.294
Cilindros	4
Cv	85
kW	62,2
Periodo de fabr.	1973-1980
Uds. Fabricadas	47.802

# Sudoku

## Sencillo

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

## Sencillo

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

## Medio

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

## Difícil

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

Por la compra de tu **Yaris**, te regalamos  
las **revisiones** y los **cambios de aceite**  
durante los **3 primeros años**.



Si en los **3 primeros años** de tu vida,  
nada te preocupaba...

**¿Por qué hacerlo ahora?**



**TOYOTA**

\*Revisiones y cambios de aceite oficiales indicados por Toyota Canarias en su Programa Anual de Mantenimiento. Gama Yaris en ciclo combinado. Consumo de combustible entre 6 y 7.2 l/100km. Emisiones de CO2 entre 141 y 178 gr/km. Promoción válida hasta el 30 de abril de 2007 excepto para ventas a flotas