

Año 2= Nº 0019 = Oct.=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



IVAN CERVANTES Campeón del Mundo de Enduro

En tierras francesas el piloto catalán se proclamó Campeón del Mundo de enduro por tercera vez. Su calidad humana y deportiva hacen de su persona ejemplo para muchos. Su pundonor le llevó a pelearse con los mas grandes, con una lesión, por la máxima distinción de la categoría. Nuestros compañeros, Eva y Yiyo, estuvieron con él. Trajeron las mejores imágenes y una entrevista dedicada a todos los amigos, aficionados y seguidores canarios. ¡Enhorabuena!



27° Rallye Villa de Teror

Un Rallye dominado, por David García-Yeray Múgica, de principio a fin. Ganaron todas menos una de las especiales cronometradas. En el cuarto tramo Toñi Ponce abandonó.



F1 Gran Premio de Japón Páginas 20 y 21

Una carrera complicada por la abundante Iluvia. Fernando se vió obligado al abandono tras un par de incidentes en pista. La suerte sigue favoreciendo a su compañero (no amigo).

:Esto es Zoom-Zoom!

Rallye Villa Adeje: Pág. 8/ Motos: GP Japón Pág. 12/ Rallye Isla La Palma: Pág. 16



El circuito de Tenerife y sus años de vivencia NO AL CIRCUITO

Hablando con los más viejos del lugar, que como en todas las facetas de la vida, son los que más saben; surgieron varias preguntas o quizás incógnitas sobre esa "impresionante ciudad del motor" de Tenerife. Me decían que quizás ni yo lo veré. Llevan casi 25 años escuchando la misma canción, y además como la del verano, cada año una nueva. La verdad que oyes como fueron los primeros pasos, las primeras promesas, los primeros intentos (ya de todos conocidos y no los comento porque después de tanto tiempo estamos en el mismo punto) y te brillan los ojos.

Con la de circuitos e instalaciones que hay en España para la práctica de este bonito deporte llamado motociclismo, en Canarias, no tenemos un espacio para que nuestros pilotos, buenos donde los haya, y que lo demuestran cada vez que tienen la oportunidad de salir fuera, puedan mínimamente entrenar.

Pero mi gran incógnita es si realmente quieren hacer un circuito en Tenerife. Y ahora tanto lo digo por parte de la administración como de las propias federaciones de motociclismo y de automovilismo. Los primeros son los que más han pataleado por la necesidad básica de un sitio donde correr sin jugarse la vida en polígonos, calles o subidas. No así los de las cuatro ruedas que tienen siempre su rally que le salva los muebles.

¿Será que la creación de estas instalaciones les reduciría los permisos para los rallys y subidas? Me pregunto yo, porque si no, no entiendo esa calma ante un tema tan fundamental para la práctica de este deporte.

Pero leo el título de este artículo y me resulta atractivo. Un buen eslogan. ¿Por qué no?, NO AL CIRCUITO. ¿Qué más da que diga eso o que queremos un circuito?. La respuesta será la misma.

En las negociaciones sindicales de cualquier sector siempre se solicitan muchas cuestiones que la patronal o empresa correspondiente se encarga de acortar, minimizar, ridiculizar. Pues bien, en el circuito de Tenerife es justo todo lo contrario. Demandábamos un cinta asfáltica con unas escapatorias y una explanada donde ubicar las carpas, sí, como lo oyen. Algo básico pero más seguro que las carreteras. Y la administración nos responde con la Ciudad del Motor. Alucino. ¿Cómo puede ser esto? Que generosidad política. Impresionante. Nos darán las instalaciones más modernas que puedan existir y nos dan hasta los tiempos de un Fórmula 1 en carrera, con todos mis respeto, es acojonante. En mi vida vi nada igual.

Pero no te lleves a engaño amigo motorista. Algo falla. La información va siempre filtrada a determinados medios o personas de los medios, y sólo cuando interesa un impacto importante citan al resto. Nos venden un proyecto mágico, que vale una pasta que te c.... pero resulta que no tenemos aún todos los terrenos. ¡Son muy buenos!

En el 2005 nos venden la idea que está casi todo aprobado pendiente de un informe de impacto acústico, el futuro circuito está muy cerca del aeropuerto Reina Sofía. Solo una apreciación. Que ilusión aquel día. Parece que todo marcha. La primera piedra está a punto de instalarse. Iluso

Posteriormente tienen que cambiar el proyecto porque ya ha quedado desfasado desde su creación las nuevas normas. Más dinero público para malgastar. Y mientras seguimos sin tener todos los terrenos comprados.

Recientemente llegan las elecciones y con ellas las fotos de prensa preciosas para que sepa la opinión pública que están trabajando duro por el futuro circuito. Como dije hace meses los grandes angulares que llevan nuestra cámaras son geniales, son capaces de recoger a todos en una

Ante tanto engaño, mi eslogan a partir de ahora será NO AL CIRCUITO, igual así por

llevarnos la contraria nos dan uno. Para que nos lo coma-

¡Basta ya! Que diría mi amigo gallego Willy. Seamos serios y digamos las cosas como son. No queremos el bosque, solo pedimos un par de árboles donde colgar las hamacas; no queremos el mar, sólo una playita donde bañarnos; no queremos el cielo, solo una nube que nos de la llu-

Los pilotos canarios se merecen ya un lugar donde poder entrenar su deporte favorito sin correr riesgos, nuestros pilotos se merecen un respeto tanto como los pequeños que juegan al fútbol en miles de campos por las islas, o los luchadores que tienen terreros en cada barrio. Señores políticos y responsables federativos, una respuesta seria ya. No podemos tener engañada a la opinión pública constantemente y cuando la cosa se pone fea sacamos un pequeño avance, y a callar.

QUEREMOS UN CIR-CUITO. NO AL CIRCUITO.

Texto: Yiyo Dorta

Quien tiene un amigo...

...tiene un tesoro. Es así, ¿verdad?

La riqueza del ser humano debería contarse por la calidad, no la cantidad de sus amigos. Aunque hay quienes pueden contar a los suyos por cen-

Como podéis leer en las páginas de este periódico durante el mes de septiembre hemos tenido la enorme fortuna de vivir a pie de especial, la victoria del nuevo Campeón del Mundo de Enduro 3. Iván Cervantes venció en su primera temporada en la categoría grande y junto a él también lo hicieron el gran Salminen, Ahola y Lundgren. Pero la victoria de Cervantes, amén de ser el único español que ha logrado vencer en el Mundial de Enduro, ha sido especial.

Esta ha sido la victoria de un amigo. Aún suena fuerte en mis oídos la pregunta de un dirigente de la Federación española de motociclismo ¿Qué se siente al tener un amigo Campeón del Mundo?.

En aquel momento no supe contestar sino que me alegraba por tenerle como amigo, que el título era algo secundario. Con la calma he reflexionado y ya sé lo que siento. Un enorme orgullo. De tener un amigo y, encima, Campeón del Mundo. Pero no soy yo la única que cuenta con ese privilegio. Nunca una carrera del Mundial de Enduro se había vivido tan de cerca y con tanta pasión desde tan le-

Me explico. Iván Cervantes estuvo el pasado mes de diciembre participando como invitado en el MX Internacional (se me llena la boca al hablar de tan fantástico evento) y también impartió un curso de Enduro a unos cuantos locos del monte tinerfeños. A todos excepto a Pablo de La

Rosa, que se encontraba hospitalizado. A su paso, breve por Tenerife, dejó un reguero de damnificados que, tras conocerle, le han jurado amor y fidelidad eternos. Y ese grupo de hombres del monte esperaron durante la jornada del sábado a que se terminara la carrera que proclamara a Cervantes como nuevo Campeón del Mundo.

Vibraron y celebraron su triunfo con inmensa y sincera alegría. Como si fuera uno de los nuestros. Improvisaron una pancarta de felicitación para el campeón que él

recibió con entusiasmo y yo, con el mismo entusiasmo, alegría y una dosis extra de orgu-

Porque entre esos, que se alegraron con nosotros desde Tenerife, también hay unos grandes amigos. No son Campeones del Mundo pero podrían serlo. Lo son de la vida. Por eso me gustaría dar las gracias a mis amigos por los grandes momentos vividos juntos y a través del teléfono, en Francia y en Tenerife. Gracias Pablo, Mamel y Ray. Gracias Yiyo. Gracias Iván. Tengo un tesoro.

Eva Ávila

SUMARIO

Pág.2 Opinión Opinión y Tamaimo Pág.3 Presidente FIASCT Pág.4 Opinión Pág.5 Yamaha YBR 250 Pág.6 Noticias varias Pág.7 Rallye Villa de Adeje Pág.8 Rallye Villa de Adeje Pág. 9 Hyundai i30 Hyundai Getz Go Cup Pá.11

G.P. Motocicl. Japón Pá.12 G.P. Motocicl. Japón Pá.13 I ván Cervantes Pá.14 Camp. Mundo Enduro Pá.15 Programa I. La Palma Pá. 16 Palmarés I. La Palma Pá.17

Audi A4 Pá.18 Rallye Villa de Teror Pá.19 F1 GP de Japón Pá.20 F1 GP de Japón Pá.21 Moteros Pá.22 Pasatiempos Pá.23

Desconocer la norma no exime de cumplirla Cuestión de aptitud y/o actitud

Esta claro que, a lo largo de nuestra vida, tenemos que ir tomando una serie de decisiones que, en algunas ocasiones, puede ser que no influyan en el resto de nuestra existencia.

Es decir: llamémoslas de tipo banal y otras que marcaran la diferencia en nuestro existir

Una de ellas y quizás la más importante es la que nos enfoca al terreno laboral, en el que desempeñamos nuestro trabajo, y por tanto de lo que viviremos diariamente.

Y otra, ¿porque no?, en el tiempo que dedicamos a nuestras aficiones. Debemos tener claro lo que deseamos y que si, profesionalmente, no vivimos de nuestra afición, solo somos practicantes de algo que nos puede dar muchas alegrías, pero también más de un quebradero de cabeza que jamás nos servirá como excusa

ante nadie por el dinero invertido para practicarlo.

Comento esto porque desde hace unos días en los corrillos de nuestro automovilismo parece que no existe otro interés que la resolución del caso de David y de la no legalidad de su vehículo en el pasado Rally de Granadilla.

Partiendo de la base de que la verificación no fue realizada como debía haberse ejecutado ("defecto de forma") no hay ningún tipo de ilegalidad del mismo.

Pero sucede que cuando los distintos medios se interesan por la noticia, y se ponen en contacto con el interesado, este siempre se escuda en el hecho de no conocer la supuesta ilegalidad, basándose que, el motorista preparador de su mecánica, tiene por costumbre no comunicar los protocolos y modificaciones (en éste caso las realizadas sobre el sistema de alimentación del 306).

Cosa que públicamente dudo, y sería interesante saber la opinión de quién realizo esa preparación. Pero no contento con ello, vocifera, se encorajina queriendo demostrar con sus gritos que la razón estaba de su lado. Todo esto, al mismo tiempo, me resulta sorprendente pues está más que probado que quién no tiene nada que ocultar se refugia en el silencio y el tiempo pondrá a cada una en su sitio.

Pero con gritos y actitudes fuera de lugar está demostrando lo contrario. Y ya para rematar la cuestión nos recuerda la cantidad de dinero gastado en esta afición que realiza desde hace muchos años, circunstancia que le agradecemos los aficionados, pero que no le exime de estar dentro de la norma y mucho menos de cumplirla.

No por gastar más, que otro practicante más humilde, le hace mejor piloto.

Luego está la cuestión de la aptitud de los técnicos que llevaron a cabo la verificación del coche. Podremos estar hablando de que Miguel Ángel demuestre una forma de ser que no agrade a todo el mundo, solamente a unos pocos ó más bien a nadie. Este factor debe ser obligatoriamente secundario y, ante lo que nos ocupa, tenemos que reconocer su indudable capacidad técnica y sus conocimientos.

De todas formas, estoy convencido que esto no se quedara así y que habrá más de una apelación en cuanto al tema. Pero no es bueno para ninguna de las partes. Por un lado la imagen de un piloto que se ha visto beneficiado por un defecto de forma y que ante muchos aficionados, en-

tre los cuales me incluyo, ha quedado como un tramposo (aunque legalmente sea un caballero del automovilismo) y por otro lado los conflictos y la segregación de unos técnicos que se están dispersando dentro de la federación.

Esto al fin y al cabo no es sino la opinión de un pilotillo de barra de bar, o de un aficionado ignorante, pero les garantizo que es la opinión de muchos pilotos y de gran parte de los aficionados que, por una razón u otra, no se atreven a expresarlo.

Por mí parte doy por terminado el asunto. Más que nada porque se ha hablado más de David por este tema que por lo que logró en muchos años de practica automovilística. ¡Por algo será!.

Un saludo.

J. Gregorio Rguez. del Rosario

Se celebrará los días 5 y 6 de Octubre XXXIII Subida a Tamaimo

Se presentó, en los Apartamentos Tamaimo Tropical del municipio de Santiago del Teide, la edición 2007 de la Subida a Tamaimo "Memorial Raúl de León".

La prueba de montaña en Canarias que mayor número de aficionados congrega cada año, tiene ya todo listo para que los próximos 5 y 6 de octubre podamos disfrutar del espectáculo del motor. En su presentación oficial a los medios de comunicación, estuvieron presentes Dámaso Arteaga (Concejero de Deportes del Cabildo de Tenerife), Juan Gorrín (Alcalde del municipio de Santiago del Teide), Óscar Pérez (Teniente Alcalde de Stgo. del Teide), Pedro Fornel (Dtor. Comercial de Coansa), Miguel Ángel Melo (Dtor. Apartamentos Tamaimo Tropical), Benito Rodríguez (Presidente de la FIASCT) y Gui-Ilermo Évora (Presidente Escudería Tomacan Racing).

Esta nueva edición cuenta con el destacado apoyo, un año más, del Ayuntamiento

de Santiago del Teide, así como la incorporación de la prestigiosa empresa de automoción Coansa. Esta última aportará la caravana de seguridad de la prueba y es protagonista de una de las noticias más esperadas: el coche "O". En este caso, será el prestacional Seat León FR pilotado por el carismático piloto Nicolás Mesa.

La prueba tendrá el recorrido habitual en la carretera TF-454 y un total de 5,200 kms. de velocidad. Logísticamente hablando, se montará el parque de asistencia de la prueba en las proximidades a la zona de salida, mientras que el parque cerrado inicial y final estará ubicado en la Playa de la Arena (Puerto Santiago). La entrega de trofeos se llevará a cabo en la plaza principal de Puerto Santiago.

Desde el lado emotivo, la organización dedicará el desarrollo de la prueba a Raúl de León, piloto tristemente fallecido en la pasada edición de

Redacción



La mesa presidencial en la que se encontraban representados organizadores, patrocinadores y autoridades



LUBRICANTES A LA VANGUARDIA DE LA TECNOLOGIA: REPSOL

TINERFEÑA DE LUBRICANTES, S.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

Operador Petrolífero C/ Cruz de la Gallega, 25; 38107 Santa Cruz de Tenerife. TENERIFE; Teléfono: 902 37 37 27 Fax: 922 62 20 89



Federación Interinsular de Automovilismo de Tfe. Entrevistamos al presidente

Don Benito Rodríguez un hombre curtido en mil batallas que ha pasado por todos los "peldaños de la escalera" del automovilismo.

Ha sido espectador (un auténtico "tuerca"), copiloto, piloto, mecánico de asistencia, jefe de equipo, ayudante de organizador, organizador, presidente de escudería, vicepresidente de la federación (2 años) y ahora, desde las últimas elecciones: Presidente.

En su despacho, donde nos reunimos, contestó amablemente a todas nuestras preguntas.

InformaMOTOR: Desde su llegada al cargo, ¿qué cambios destacaría? Respuesta:

- En primer lugar tengo que decir que hemos hecho un gran esfuerzo para mejorar técnicamente el equipo de cronometradores. Hemos hecho una inversión de unos 15.000 € en células y relojes para facilitar la labor del COA.

- Todos los cronometradores son poseedores de li-

IM.- Situación de los problemas con los comisarios técnicos

R. - "Hemos sufrido un ajuste" en la comisión técnica para evitar algunos problemas y agilizar los trámites en las verificaciones técnicas.

IM.- En el pasado las relaciones con las otras federaciones canarias, incluso con la canaria, no han sido todo lo buenas que sería deseable...

R. - Ahora son simplemente excelentes. Tenemos un gran nivel de colaboración y la ayuda fluye en todos los sentidos. Los elementos necesarios vienen, o vamos, donde haga falta y estamos en la

misma sintonía: Trabajar para que nuestro deporte se practique con todas las facilidades y la profesionalidad necesaria y deseable. Sin ir más lejos en el último rallye de Adeje había cronometradores de Las Palmas colaborando. De la misma forma cronometradores de Tenerife en el pasado Corte Inalés

IM.- ¿Qué proyectos inmediatos tiene la federación?

R. - Necesitamos 2 furgones que nos permitan trasladar, cada vez que sea necesario, el material de cronometraje con facilidad y seguri-

IM.-¿Qué tiempo dedica un presidente a su la-

R. - A veces mucho, otras veces menos. Dependiendo de los momentos. Es difícil calcular el tiempo pero estoy seguro de que no menos de tres días a la semana como

IM.- Como decíamos al principio, el presidente, en lo que se refiere al automovilismo, ha probado todos los puestos. ¿Cómo califica el actual?

R. – Es, sin duda, mi mejor etapa.

Cuánto cobra al غ - ۱M. mes el presidente?

R. – El presidente no cobra. Y me gustaría que, en el futuro, quien esté desempeñando éste cargo fuera razonablemente pagado. Esta es una idea que tengo y que trataré de impulsar de cara al futuro de otros que, ineludiblemente, tendrán que llegar.

IM.- Pero aunque es el máximo responsable es solamente la cabeza visible de un equipo importan-

R. – Por supuesto. Si la federación avanza no es gracias a mí. Es gracias a un gran equipo que está convencido de lo que es capaz. Que trabajan y "empujan" a la vez y en la dirección que todos hemos convenido en nuestro proyec-

IM.-¿Cómo cambia la perspectiva cuando se ven los problemas desde dentro y además uno está obligado a dar soluciones?

R. – Si me decidí a ser presidente fue para intentar resolver los problemas que yo veía desde fuera y, desde allí, no podía solucionar. La única forma es desde dentro. Y aún así el éxito no está garantizado. Pero al menos no habrá sido por no intentarlo.

IM.- ¿Cómo funcionan las relaciones entre federación y escuderías?

R. – Estamos intentando que, cuando hay que trabajar, todos seamos uno. Las

escuderías tienen sus problemas y la federación está para ayudar. Tenemos todas las reuniones necesarias para que todo vaya lo mejor posible. El teléfono tiene su utilidad pero en estos temas prefiero la reunión, y los comentarios en directo, de donde salen las solu-

IM.-Todavía está pendiente la presentación y aprobación de las cuentas del anterior equipo...

R. - Se va a celebrar una Asamblea Extraordinaria para aclarar los temas económicos sobre los que, en su día, existían algunas dudas.

IM.- Tema económico. ¿Están saneadas las cuentas?

R. - Están saneadas. Todos los clubs están al corriente v encantados con la nueva situación. El 2007 está al día.

IM.- ¿Sabe que hay quien califica a Benito Rodríguez de dictador?

R. – Este es un deporte en el que hay unas normas, unos reglamentos y unos estatutos. El presidente es el primero que tiene que "cumplir y hacer cumplir", además, todo lo que la asamblea, representada por los clubs, decida.

Para tener poder de decisión y poder dialogar sobre problemas relacionados con: pilotos, reglamento, anuario, fichas de homologación, etc, hay que estar representados en la asamblea. Los que no estén no tienen derecho ni al pataleo. Estoy convencido de que es la forma de llevar el automovilismo de la forma más "legal" posible.

IM. - En la etapa anterior la federación fue la organizadora de algunas pruebas para que se pudieran celebrar. En el futuro, ¿va a ser igual?

R. - Por principio: La federación no organizará más pruebas. Si llegados a un punto nos viéramos obligados a hacerlo crearemos un comité implicando a todos los clubs para llevar a cabo la prueba. La federación ayudará pero no organizará.

IM.- Los aficionados y los practicantes de nuestro deporte llevan mucho tiempo soñando con el Circuito de velocidad...

R. – Y yo también. Y tengo que decir que estamos más cerca que nunca. He sentido una gran ilusión recorriendo, y llenando mis zapatos de barro, lo que será el futuro circuito. El Consejero de Deportes Don Dámaso Arteaga confirmó que el Gobierno de Canarias, definitivamente, se ha sumado al proyecto. Quedan muy pocos terrenos por expropiar y cada vez "se ve mas clara la luz al final del túnel".

IM.- Hemos Ilegado al final de esta entrevista. Es el momento de destacar lo que considere oportuno

R. – Sin duda me gustaría destacar el apoyo de los deportistas, instituciones municipales, Cabildo, Guardia Civil, etc. Sin su ayuda nuestros logros serían imposibles

de la Riva/de Mesas



Una auténtica lacra en la competición ¡Hagan trampas, señores!

Dice el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua que una trampa es un "artificio para cazar, compuesto ordinariamente de una excavación y una tabla que la cubre y puede hundirse al ponerse encima el animal". Como suele ocurrir, tiene otras acepciones.

Seguimos buscando y encontramos: "Contravención disimulada a una ley, convenio o regla, o manera de eludirla, con miras al provecho propio".

También; "Infracción maliciosa de las reglas de un juego o de una competición".

Otra que también puede venir a cuento de cara a los intereses de éste artículo: "Ardid para burlar o perjudicar a alquien".

Seguimos buscando y encontramos otra palabra que también, hoy, nos interesa: Tramposo, "Embustero, petardista, mal pagador". Y por último, y para no cansar: "Que hace trampas en el juego o la competición".

En el automovilismo las trampas no son algo nuevo.

Es muy "de listillos" hacer algo, aunque no sea legal, para conseguir superar al contrario y doblegarlo cuando es evidente la carencia de otras cualidades mucho más serias, honestas y que vienen a demostrar el verdadero calibre de un deportista.

La trampa, en nuestro deporte, no sirve más que para engañar. Primero a nosotros mismos y después, y lo que es muy grave, a los demás.

Pero consigue otro fin: encarece el automovilismo:

Y, ¿por qué?. Muy sencillo. Supongamos que hay diez deportistas que toman parte en la misma competición, por ejemplo en rallyes. Todos tienen el mismo vehículo. La preparación técnica debe obedecer a una norma igualitaria y el ganador obtendrá un beneficio para compensar su esfuerzo y su calidad.

El elemento "A", en vistas de que no puede ganar se le ocurre ponerle a su motor un carburador de doble cuerpo con un colector de admisión bien trabajado y pulido.

El elemento "B" se ve superado por el anterior y decide hacer lo mismo para seguir ganando.

El tipo "C" que no puede ganarles, ¿qué tiene que hacer?, tiene que poner lo mismo que el "A" y el "B" pero además le añade un grupo diferencial un poco más corto que le permitirá tener unas mejores salidas y una recuperación más brillante al salir de cada curva.

El "D" a pesar de ser un gran piloto "no se come una rosca" y decide hacer en su coche lo mismo que el "C" pero añade unos pistones de alta compresión unido a una mejora en el colector de escape y una centralita.

Y así sucesivamente se añaden centralitas, árboles de levas con cruces más rápidos que los homologados, se cambian componentes que mejoran la cartografía sin estar homologados, se aligeran componentes que permitan al motor subir de vueltas con mayor facilidad... (TODO I LEGAL)

Pero, esto, ¿QUE ES?: UNA AUTÉNTICA LOCURA. Todo acaba tan enrarecido que, si a alguien nuevo se le ocurre participar, no le van a salir los números. Tendrá que contar con que, para ganar, no solamente tendrá que ser un buen deportista. Se tendrá que gastar un pastón en trampas. Por otra parte desde el punto de vista deportivo, además, los tiempos que se están realizando ¡SON MENTIRA!

¿Solución?. 1°.: El comentado elemento "B" tendría que haber denunciado el comportamiento del "A" y no entrar en el juego de ser más tramposo que el primero y así sucesivamente.

2°.- También son culpables, además de los deportistas desaprensivos, los organizadores, los responsables técnicos de la federación y la misma federación. Todos conocen las normas y están obligados a hacerlas cumplir.

Hemos llegado a este punto por la desfachatez de unos, como decía al principio, "listillos" pero también por la dejadez de los que, sin duda, tienen tanta o más responsabilidad.

No hace muchos días hemos conocido la sentencia "del caso García". En este asunto todo el mundo daba por supuesto que al deportista no le iba a pasar nada. Existían unos flagrantes fallos que situaban la reclamación sin ningún efecto debido a un defecto de forma. Y se ha confirmado. La sanción propuesta ha quedado sin efecto.

Esto quiere decir, ni más ni menos, que el infractor "se ha ido de rositas". Han sido admitidas a trámite sus alegaciones sin rebatir su culpabilidad ni demostrar su inocencia. Después de todo la trampa de su coche quedó clara y nada ni nadie ha demostrado lo contrario.

Este no es, como se dice, ni el primero ni el último que intente burlar o perjudicar a alguien.

¿Entonces? Según las definiciones que hemos estudiado al principio, ¿como podemos calificar al deportista?

En definitiva: un mal precedente que demuestra a los demás que hacer trampas es rentable.

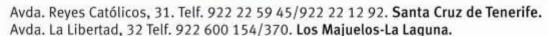
José de la Riva

Nuevo SEAT Altea

Freetrack

O305 JP

Disfruta más de la naturaleza.



Avda. Claudio Delgado Díaz, s/n Telf. 922 736 218/219. Las Chafiras.



Una moto manejable de consumo contenido Probamos la YAMAHA YBR 250

Con una estética muy parecida a su hermana de 125, pero mas musculosa, la YBR 250 se asemeja mucho a una "naked" con una línea mas agresiva y actual que la meramente urbana.

Electrónica mejorada La electrónica juega un papel muy importante en este nuevo modelo. Con ella se ha conseguido sacar los 21 CV, con un par motor de 20,5 Nm a 6.500 rpm, que declara el fabricante. Es de destacar su buen arranque en frió y su ágil salida en parado.

Chasis eficaz

El chasis, de doble cuna tubular, recuerda a las 50 y 75 cc del fabricante de las balas rojas Derbi. Muy eficaz y dócil a la hora de iniciar las trazadas para afrontar curvas, con muy buenos apoyos, o moverse entre la jauría urbana. Bajar el consumo y las emisiones de Co2, con el catalizador en la parte superior del escape, fueron las metas más importantes para lanzar la YBR 250 al mercado.

250cc monocilíndrica Motor monocilindrico de 250 cc y cuatro tiempos, refrigerado por aire, con una relación en el cambio de cinco velocidades, bien escalonadas y cortas, lo que le favorece muchísimo para desenvolverse con soltura en la ciudad



Radiador de aceite

El pequeño radiador de aceite incorporado en la parte delantera del chasis hace que la temperatura sea la idónea para mantener el liquido lubricante con buena viscosidad durante los trayectos que realicemos.

Muy manejable

Robusta, ideal para trabajar en ciudad y evadirse en pequeñas excursiones de no muy largo kilometraje, ya que debido a los cortos desarrollos y sus 149 Kg., su velocidad máxima no supera los 135

Si en algo tuviéramos que poner un "pero" seria en la falta, dependiendo de la conducción, del doble disco de freno. Esto afecta al frenar en los apoyos con pasajero, por lo demás, la YBR 250 es la moto ideal para el trabajo diario por su fácil manejo, precio, poco consumo, mantenimiento y de una robustez líder en su categoría.

Texto: Sergio de Mesas Fotos: José de la Riva



Musculoso aspecto con una línea agresiva y actual.







Tren delantero



La YBR 250 es una moto ágil y de noble comportamiento.							
CARACTERISTICA	S MECANICAS						
Tipo de Motor	1 cilindro, 4 tiempos						
Refrigeración	aire						
Cilindrada	249.0 cc.						
Diámetro / carrera	74 x 58 mm						
Potencia / R.P.M.	15.4 Kw (21 CV) / 6.500						
Par máximo/ R.P.M.	20.5 Nm / 6.500 rpm						
Sistema de carburante	Inyección electrónica						
Arranque	Eléctrico						
Cambio	5 velocidades						
Transmisión	Por cadena						
Tipo de embrague	Multi-disco bañado en aceite						
Lubricación	Carter húmedo						
Sistema de encendido	TCI (digital)						
Capacidad depósito combustible	19.2 litros						
Capacidad depósito aceite	1.55 litros						

XIII Cto. de Canarias de Saltos de Obstáculos

Nissan con la hípica

La firma comercial Nissan patrocinará el XIII Campeonato de Canarias de Saltos de Obstáculos, tras el acuerdo alcanzado ayer, martes, entre Natalio Palou, presidente de la Federación Canaria de Hípica (FCH), y Fernando González, gerente de Arimotor Tenerife y Brisamotor en Gran Canaria. El acuerdo fue suscrito en las instalaciones de Arimotor Tenerife, en Los Majuelos.

Natalio Palou agradeció el apoyo de Nissan y destacó estar "más que satisfecho ya que es la primera vez que logramos el patrocinio de un campeonato". Uno de los objetivos trazados desde FCH es "difundir éste deporte" para hacerlo llegar al mayor número de personas posible y fomentar su práctica entre la juventud canaria.

En octubre

El XIII Campeonato de Canarias de Saltos de Obstáculos se celebrará los días 5,6 y 7 de octubre en el Centro Hípico Lomo Salas ubicado en la localidad grancanaria de Telde. A la cita acudirán los mejores jinetes y amazonas canarios del momento. Los mejore

Entre los participantes destaca el actual Campeón de Canarias absoluto, el jinete Esteban Domínguez con su caballo Imán Royal, sobre una altura de 1,30 metros. Domínguez parte como gran favorito ya que se encuentra en un buen momento, y prueba de ello fue su victoria en el Concurso Nacional de saltos celebrado en el Club Hípico La Atalaya de Tenerife, con motivo de las populares Fiestas del Cristo.

Categorías a disputar Además de la categoría Absoluta o Adultos, el XIII Campeonato de Canarias de Saltos de Obstáculos también acoge las siguientes pruebas y categorías: Alevín (1,00 metro); Infantil (1,10 metros; Cadete (1,15 metros); Juvenil (1,20 metros) y Jóvenes Jinetes (1,25 metros).

Redacción

A la derecha: Cartel anunciador Abaio: Los firmantes del acuerdo





Emocionante victoria de Miguel Brito

La Copa Nissan en el Villa de Adeje

Tan sólo 1,6 segundos Precisamente el menor presa. Finalmente se impuso Antonio Rosales y Orlando sito, Adrián Suárez-

Tan sólo 1,6 segundos separaron a Migue Brito-Carlos Hernández y Octavio Hernández-Miguel Ángel Castillo, primer y segundo clasificados en el Rally Villa de Adeje, cuarta cita de la Copa Nissan Micra. La prueba tinerfeña fue una de las más emocionantes de cuantas se han disputado esta temporada, ya que hubo cuatro cambios de líder y otros tantos equipos aspiraron a la victoria a lo largo de una larga jornada.

Con once tramos, el XVIII Rally Villa de Adeje puso a prueba la resistencia de los Nissan Micra 160 SR y los nervios de los pilotos. Especialmente los que lucharon por los puestos de cabeza en la Copa Nissan Micra. Quemaba el liderato en este rally. Los primeros en ocupar esta posición fueron Migue Brito y Carlos Hernández, hasta que un leve problema con el acelerador en la primera pasada por Atogo (TC4) lo retrasó hasta la quinta posición, momento en el que José González y José Diego Beltrán tomaban el mando de la copa con su hermano Aarón a menos de dos segundos.

Precisamente el menor de los González y su copiloto César Pazos accedieron a la primera posición tras un tropezón de José en la sexta especial, la misma en la que otro de los favoritos, Antonio Rosales-Orlando Nuez se dejaban todas sus opciones al perder dos minutos.

Mientras, poco a poco, Brito y Hernández ya eran terceros a diez segundos del nuevo líder, aunque con un fortísimo Octavio Hernández-Miguel Castillo en segunda posición. El actual campeón marcó un nuevo scratch que lo acercó un poco más a la segunda plaza, aunque no fue hasta el décimo tramo cuando su mejor tiempo lo catapultaba de nuevo a la primera posición de la Copa Nissan Micra, a sólo 2,3 segundos de Hernández. En ese tramo Aarón González decía adiós al Villa de Adeje por una salida de carretera.

Así llegaban al último tramo, un mero trámite al tratarse de una súper especial de 3,17 km pero que por lo apretadas que estaban las cosas podía deparar una nueva sor-

presa. Finalmente se impuso Migue Brito, aunque tan sólo por 1,6 segundos, ya que Octavio Hernández echó el resto con su segundo scratch de la jornada. Tercera posición para José González y José Beltrán, que de esta forma seguirán como líderes de la Copa Nissan Micra, aunque con Brito más cerca.

Ya fuera del podio, en cuarta plaza, Osmundo Ramírez-David García en su mejor resultado esta temporada, seguidos por Carlos Santana-Omar Godinho, quintos, y en sexta posición, Jesé Ramos-Alejandro Ramos, un equipo que sigue en clara progresión esta temporada. Empezó también muy bien Himar Santana, con Yeray Rosales, pero un error en una curva del tramo de La Concepción-Taucho (TC3) los apeó del rally. Séptima plaza para Alfredo Hernández-Alberto Jabato, seguidos por Alexis Rivero-Joel Benítez, que no se encontraron demasiado cómodos en los tramos del sur de Tenerife. Mala suerte para uno de los equipos que está en la 'pomada' de la lucha por el título, el de

Antonio Rosales y Orlando Nuez, que sólo pudieron ser novenos en Adeje.

La décima plaza fue para Fran León-Iván Moreno, completando la clasificación Sergio Martín-Carmen Expósito, Adrián Suárez-Antonio Santana y, por último, en decimotercera posición, el equipo formado por Carlos Martín y Miguel Tremps.

Redacción



Los hermanos Alonso son los responsables técnicos de la exitosa Copa Nissan

Ecos del retornado Rallye Villa de Adeje Ponce - González no dieron opción

Retorno del Villa de Adeje en su 18° edición, después de 8 temporadas ausente en los calendarios, de la mano de la recién creada Escudería con el mismo nombre y con Policarpo Delgado, como presidente, al frente.

Quizás sea muy temprano para pensar en un próximo Campeonato de España de asfalto, pero esa es la intención de la Escudería que aun tiene que pulir muchos flecos para pedir una inspección para el certamen Nacional. Eso no quiere decir que las cosas saliesen mal pero faltan mejorar algunos detalles (comisarios, vallas, banderas, y orden en el parque de trabajo y de llegada). Seguro que en una próxima edición estarán más que resueltos.

Especiales

El Rallye se componía de los siguientes tramos cronometrados:

- Guía-Grupo Prasa (8,130 km),
- La Chiquita-CDTCA $(8,400 \, \text{km}),$
- La Concepción-Taucho de (8,790 km),
- Atogo-Alicur (6,530 km), versión Sur Norte de Atogo con salida en las Chafiras y meta en San Isidro, y tres pasadas en el tramo espectáculo

- Costa Adeje (3,17 km) en el que, en su día, se realizo la exhibición de Marc Gene con el Ferrari de 10 cilindros procedente de la F1.

Se organizaron cuatro parques de trabajo con sus respectivos reagrupamientos y ese fue uno de los puntos problemáticos, a nuestro modo de entender, ya que dentro del mismo parque de trabajo, para más de 150 equipos, se colaron más coches particulares que los de asistencia propiamente dicho.

Victoria sin paliativos A lo que vamos: aplastante victoria del equipo formado por Toñi Ponce y Rubén González con Skoda Fabia WRC. Se adjudicaron todas las pruebas cronometradas a excepción del tramo espectáculo en el que, según sus propias palabras, "había mucho que perder y poco que ganar".

Con esta nueva victoria, el piloto gran canario Toñi Ponce, tiene prácticamente sentenciado, a falta de un resultado, el Campeonato Regional de Rallyes.

Juan Luís Cruz, viendo las pocas posibilidades de dar alcance al líder, mantuvo una dura lucha con Lauren García que pilotaba el Renault

Megane ex José Antonio Torres, cedido para la ocasión por Antonio Suárez Baute actual propietario del mismo.

Esta lucha duro hasta la primera pasada por el tramo de la Concepción - Taucho donde el potencial del Subaru WRC de Juan Luís Cruz empezó a poner segundos de por medio con Lauren en un tramo donde la entrada al barranco y las vertiginosas bajadas tenían mucho que ver con la tracción y pilotaje. Aún así Lauren demostró que es un gallo de pelea muy a tener en cuenta en próximas incursiones con una buena mecánica.

La cuarta posición absoluta, y primero del grupo N, fue para Víctor Fariña que, después de la baja de Víctor Delgado con problemas en el diferencial y la salida de carretera del Fiat Súper 2000 de Víctor Abreu, tuvo al camino libre para adjudicarse la victoria con un excelente ritmo de pilotaje. A pesar de los problemas que tuvo con la guardia civil de trafico en un tramo de enla-

El gran canario Fran Suárez, con el Mitsubishi Evo IX, del equipo Copi Sport, fue quinto absoluto y segundo del grupo N.

Tercer puesto del grupo

para Juan Francisco Melo también con Mitsubishi Evo VII.

Maikel García y Nacer Ghuneim acusaron la falta de potencia del Seat Córdoba WRC y la rotura de la puerta en el primer tramo (aguantándola el copiloto para que no se abriera). Esta circunstancia hizo que se hundieran hasta el puesto 19°. Con una remontada hasta la 6ª posición de la general demostraron lo mucho que son capaces de hacer y les pudo servir como puesta a punto para su participación en el próximo Rallye del Mundial en Cataluña.

Cheche Brito se codeó una vez más con los más rápidos. A bordo de su Saxo Kit Car se colocó en la séptima posición de la general.

La octava fue para Marcos Mesa (Peugeot 306 Maxi Kit Car) y la novena para Juan Francisco Melo con Evo VII.

El vetusto Mitusubishi Galan VR4, de Walter Delgado, finalizo décimo y poco más pudo hacer frente a la moderna caballería y la tecnología de los Evos.

Después de tres meses sin tomar contacto con la competición por el accidente en las postrimerías del Rallye de Granadilla, Alfonso Viera y, el veteranísimo y experimentado copiloto, Víctor Pérez tuvieron un feliz regreso al grupo N con el Evo IX. Ocuparon la undécima posición culminando así un duro Rallye sin complicaciones en el que 154 equipos tomaron la salida y tan solo 102 llegaron a la meta final.

COPAS

En la Copa Nissan Micra vencieron Juan Miguel Brito y Carlos Hernández.

En la Ford Fiesta: Claudio Molina y Samuel Vega.

En la Hyundai Getz: Eduardo Domínguez y Dailos González.

El Trofeo Peugeot para Yeray Barbuzano y Antonio

La Opel Corsa para Eduardo Álvarez y José Alberto Barreto.

En el desafió Peugeot: Raúl Quesada y Jesús Valido.

Victoria en el Trofeo de Promoción para el equipo formado por Juan José Tavio y Yeray David a bordo del Renault Clío 16.V.

Resumiendo: bonito rutómetro con tramos inéditos, y una organización que estuvo a la altura para que en próximas ediciones se pueda solicitar la inspección para el Campeonato de España.

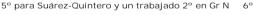
de Mesas/de la Riva











6° el Seat WRC tuvo problemas de falta de potencia 7° Brito-Brito. Un buen rallye del Saxo Kit Car.



Delgado empezó muy bien pero tuvo problemas Un buen rally de Escalante con el Seat León Cupra

10°. Otro veterano el Galant VR4 de W. Delgado

El Golf GTI, de José G. Navarro, no aguantó el duro ritmo







Juan Luis Cruz- Carlos Arocha. Segundos clasificados



Lauren García - José G. Pérez. Terceros clasificado



Víctor Fariña- Carlos Larrodé. Cuartos clasificados y primeros de GrN

vwcanarias.com



Nuevo Touareg. Más Touareg que nunca.

No hay montañas lo suficientemente altas, valles tan profundos, ni ríos lo bastante anchos para que tú no puedas llegar con tu nuevo Touareg a donde quieras. Porque el nuevo Touareg no se limita a ser un todoterreno de lujo y establece sus propias fronteras invitándote a vivir una vida llena de aventuras. Con sistemas opcionales como el Sidescan -asistente para el cambio de carril- o el control de velocidad adaptativo, el Nuevo Touareg llega a extremos que nunca antes habían sido alcanzados.

El Nuevo Touareg te está esperando en tu Concesionario Oficial de la Red Volkswagen Canarias.

Nuevo Touareg desde 38.600 euros.



Touareg: consumo medio (1/100 km): urbano de 13,2 a 19,7 - interurbano de 8,3 a 10,7 - promedio de 10,1 a 13,8. Emisión de CO2 (g/km) de 267 a 333. Imagen realizada por especialistas en pistas forestales autorizadas para la circulación de vehículos a motor respetando el medio ambiente. Plan Prever e impuestos incluidos.

Un coreano con vocación europea Presentado el Hyundai i30

Presentado en Adeje

En el incomparable marco del Magna Arte y Congresos de Adeje, la importadora para Canarias y Melilla Rahn Corauto S.A. y con la presencia por parte de Rahn de: Alexis Morales (Gerente), Guyonne Miranda (Directora de Marketing) y Domingo Martín (Jefe de Ventas). Se presento lo que, sin lugar a dudas, será en su segmento uno de los vehículos a batir por el resto de fabricantes, por equipamiento, diseño deportivo, gama de motores, amplio interior y sobre todo precio (a partir aproximadamente de 12.000 euros) y ya a la venta en los diferentes concesionarios de la marca.

El i30 es un compacto que comparte motores, plataforma y estética con el Cee´d de la marca Kia.

Nueva era

El i30 sustituye al Accent y contara con seis motorizaciones y cuatro acabados distintos. Hyundai entra de esta manera en una nueva era, el nuevo i30 marca la tónica a seguir por el fabricante coreano. A partir del lanzamiento de es-

te nuevo modelo, los futuros Hyundai se denominarán "i" seguido por un numero que estará relacionado según el modelo. La "i", según el fabricante, se eligió como símbolo de inteligencia, innovación e inspiración.

Motorizaciones

El i30 cuenta con una amplia gama de motores, tres versiones en gasolina (1.4 cc de 105 CV, 1.6 cc de 122 CV, y un 2.0 cc de 142 CV) y tres en Diesel (1.6 cc CRDi con 90 y 115 CV y un 2.0 cc con 140 CV) el 2.0 CRDi monta una caja de cambios manual de seis velocidades.

Vocación europea

De origen Coreano pero con vocación europea, no en vano el próximo año 2008 se fabricará en la localidad checa de Nosovici, en cuanto esté terminada la construcción de la nueva planta.

Sin lugar a dudas, y a falta de la prueba dinámica, por todo lo que hemos comentado, el nuevo Hyundai i30 será un vehículo que pronto se abrirá un gran espacio entre sus más directos competidores.



En el puesto de mando todo lo necesario para conducir y sentirse cómodo



Estamos ante un vehículo que concuerda perfectamente con los patrones y el gusto actual europeo

Tercera victoria de Eduardo Domínguez Así va la Hyundai Getz Go! Cup 2007

El líder de la Getz Go! Cup 2007 sigue en racha. Eduardo Domínguez y Dailos González lograron este pasado sábado su tercera victoria consecutiva de la temporada y, unido al abandono de su más directo rival, Óscar Falcón, se reafirma en la primera posición de la clasificación general. El XVIII Rally Villa de Adeje fue, tal y como se preveía, un nuevo mano a mano entre los dos equipos más en forma de esta copa monomarca. David Tenorio-Iván Hernández y Adán Fernández-Oswaldo Bautista completaron el podio.

Eduardo Domínguez y Dailos González encadenaron su tercera victoria consecutiva en la cuarta cita de la Getz Go! Cup celebrada con motivo del XVIII Rally Villa de Adeje, octava prueba del regional canario de rallys sobre asfalto. Allí los tinerfeños se midieron una vez más a Óscar Falcón y Raquel Jiménez, equipo que lideró la clasificación de la copa organizada por Rahn Corauto

hasta el penúltimo tramo. Los grancanarios llegaron a acumular 9,5 segundos de ventaja al frente de la tabla de tiempos, pero Domínguez no cejó en su empeño de limar algún que otro segundo a base de scratch. Testigo del nuevo pulso que mantuvieron uno y otro es el parcial de mejores registros, empatado a cuatro al término del rally. El abandono de Falcón en Atogo le abrió las puertas de una nueva victoria a Domínguez que, de esta forma, amplía su ventaja al frente de la general.

Si antes hacíamos referencia al parcial de scratch, en este rally irrumpió con fuerza la figura de David Tenorio, inscrito a última hora para este rally. El lanzaroteño, con Iván Hernández de copiloto, hizo su mejor actuación del año y demostró de nuevo que en cuestión de pocas pruebas puede estar con el dúo de cabeza. Al final fue segundo, mejorando el tercer puesto logrado en Telde antes de las vacaciones. Adán Fernández y

Oswaldo Bautista fueron una de las sorpresas por su buen ritmo y por protagonizar un rally muy constante; fruto de esa regularidad, un nuevo podio, el segundo tras el logrado en el Rally Isla de Gran Cana-

La cuarta posición fue para Cristóbal Suárez y Víctor Parada, que a pesar de quedar fuera del 'cajón' en esta prueba concluyeron dejando un buen sabor de boca al cerrar su participación con un segundo mejor crono en el tramo espectáculo 'Costa Adeje'. La quinta posición de la Getz Go! Cup en este Rally Villa de Adeje fue para Damián Hoffmann y Román Dorta, sumando unos valiosos puntos de cara a la clasificación final. No tuvieron tanta suerte Alexis Mendoza y Manuel Almeida, que tuvieron que retirarse en este rally que constó de once tramos crono-

En Adeje, los Hyundai Getz de la copa estrenaron un nuevo volante motor con el que los responsables de la copa y su preparador, VL Motor Sport, esperaban mejorar sus prestaciones. "El nuevo volante motor mejora los bajos del coche, ya que permite subir de vueltas el motor más rápido —explica Francisco López, coordinador de la copa-. Aunque ha habido pilotos que todavía no se han adaptado a su funcionamiento, en general

están satisfechos, y nosotros también porque los tiempos de tramos como la súper especial de Costa Adeje o el tramo de 'La Chiquita', que es de motor puro, fueron fantásticos si lo comparamos incluso con el de otras copas de prestaciones superiores", concluye López

Redacción

Clasific. Villa de Adeje Getz Go! CUP							
Pos	Equipo	Tiempo					
1°	Eduardo Domínguez / Dailos González	54:01.5					
2°	David Tenorio / Iván Hernández	a 49.2					
3°	Adán Fernández / Oswaldo Bautista	a 1:38.5					
4°	Cristóbal Suárez / Víctor Parada	a 1:54.5					
50	Damián Hoffmann / Román Dorta	a 6·13 2					

	CLASIFICACION PROVISIONAL							
Pos	Equipo	Ptos.						
1°	Eduardo Domínguez - Dailos González	95						
2°	Oscar Falcón - Raquel Jiménez	65						
3°	Adán Fernández - Francisco Romero	60						
4°	Cristóbal Suárez – Víctor Parada	47						
5°	David Tenorio – Antonio Sánchez	37						
6°	Alexis Mendoza – Juan Almeida	35						
7°	Damián Hoffmann - Jonathan Pérez	24						
8°	Javier Ciprés - Pedro García	15						



El equipo formado por Eduardo Domínguez y Dailos González se adjudicaron la victoria en la Hyundai Getz Go! Cup y dominan el campeonato con 30 puntos sobre el segundo clasificado.

Gran Premio de Japón Moto GP: El año de Stoner

Si la pasada temporada le hubiesen dicho a Casey Stoner que a finales de septiembre de 2007 sería campeón del Mundo de Moto GP, probablemente se lo habría tomado a broma.

Él, y su anterior jefe de equipo, Luccio Cechinello, que en 2006 perdió la cuenta de las motos que el australiano destrozó en los circuitos del Mundial. Ducati Marlboro asumió el riesgo de ficharle y a tres carreras del final del campeonato Casey Stoner ha colocado a la fábrica italiana en lo más alto del motociclismo mundial. Con tan sólo 21 años y 342 días, Stoner se convirtió en Motegi, la casa de Honda, en el segundo piloto más joven de la historia en vencer en la categoría reina.

Al comienzo de la actual temporada los éxitos de Stoner parecían venir dados por el empuje y velocidad punta de su Ducati, sin embargo después de vencer en circuitos tan diversos como Cataluña, I talia o Laguna Seca, nadie duda ya de su gran habilidad como piloto, a la que se han unido la mecánica de la Desmosedici y unos neumáticos Bridgstone que han resultado ser los mejores del campeonato.

Paradójicamente Stoner se proclamó Campeón del Mundo cosechando el peor resultado de la temporada en el circuito de Motegi, una sexta plaza en una carrera condicionada por la lluvia y que vio como Loris Capirossi encadenaba su tercera victoria consecutiva en el circuito japonés.

El público japonés también vivió el primer podio de Randy de Puniet en Moto GP y el más que merecido regreso de Toni Elías al cajón, tras su dura caída en el GP de Holanda. A pesar de la pole position de Dani Pedrosa y de dominar las primeras vueltas, el piloto español no pudo terminar, una caída en la curva de entrada a meta le dejó fuera con una fisura en uno de los dedos de su pie izquierdo. ¿Y Valentino Rossi? No le pudieron ir peor las cosas al 7 veces campeón del Mundo, que tuvo problemas tras la salida, no pudo conservar su segunda posición en la parrilla y para colmo, tras cambiar de moto, los problemas se le multiplicaron. Por segundo año consecutivo, II Dottore ha visto volar el título, que ésta vez al meno se ha ido a manos de uno de sus declarados admiradores.





oris Capirosi volvió a ganar por 3ª vez en Japón. Segundo fué Randy de Puniet y tercero un inspirado Toni Elias que no naufragó en el agua de Mote



Foto de celebración del título 2007. Todos felices. Casey Stoner y Loris Capirosi como estrellas de un equipo que lo ha hecho de maravilla

En 125: Mattia Passini. En 250: Mika Kallio **Gran Premio de Japón**

125 cc Mattia, grande Si Mattia Passini hubiese incorporado antes el gato negro a la Aprilia del Polaris World, el campeonato 2007 tendría otro líder, otros nombres en las primeras posiciones y otras emociones.

Passini ha ganado 4 grandes premios, los mismos que Héctor Faubel, pero ha dejado de puntuar en otros 6 de ellos. Así y todo, Passini es cuarto del Mundial tras su victoria en Japón, carrera que dominó desde los entrenamientos hasta pasar bajo la bandera a cuadros del asfalto mojado de Motegi.

El GP de Japón dio cuatro puntos más de ventaja al líder Talmacsi ante su compañero y rival Héctor Faubel, que se vio favorecido por la caída del francés Di Meglio, permitiendo que el de Aspar lograra la tercera posición del podio.

El compañero de Passini en el Polaris World Joan Olivé firmó su cuarta 5ª posición de esta temporada por delante de Corsi, Nieto y Sergio Gadea, que tuvo que remontar tras una caída que sufrió al inicio de la carrera. 4 caídas sufrió durante el fin de semana el benjamín de la categoría Pol Espargaró, quien a tres vueltas del final cuando ocupaba la octava plaza se volvió a ir al suelo.

No pudo el de Granollers repetir la hazaña del GP de Portugal, cuando lideró la carrera y consiguió terminar tercero.



Mattia Passini, y los muchachos del Team Aspar, Talmacsi y Faubel



Mattia Passini pasa por meta en primer luga



Mika Kallio celebra un triunfo merecido



Mika Kallio supo sacar lo mejor de su KTM y vencer en un circuito complicado



Campeonato de Constructores 2007 para Aprilia

250 cc Lorenzo 11°

Tras una temporada brillante, el líder de la categoría encara la recta final del campeonato con poca decisión y recuerda demasiado al Lorenzo de finales de 2006.

El pasado año Jorge se mostró dubitativo en las últimas carreras y tras Portugal, donde venció Bautista, y Japón, circuito en el que ha cosechado el peor resultado del año y ha conseguido tan sólo cinco puntos, las cosas ya no son tan de color de rosa para el vigente campeón de 250.

En Motegi Andrea Dovizioso salió a ganar y tan sólo el hombre que vino del frío, Mika Kallio se lo impidió. Las KTM del finlandés y de Aoyama se lo pusieron muy difícil al de Honda, quien corrió con la tranquilidad de saber que el líder Lorenzo rodaba en 11ª posición.

Mientras, Héctor Barberá rodaba en la cuarta plaza y a dos vueltas del final, el trazado de Motegi le regaló la tercera plaza del podio tras la caída de Aoyama. Tras Barberá el mejor español fue Julián Simón, 6°, seguido de Jorge Lorenzo, que conserva una ventaja de 36 puntos sobre Dovizioso, cuando aún hay 75 en juego.

Texto: Eva Ávila Fotos: Dorna





Dévate un Renault Scénic 5p dCi 6 Airbags, ABS, aire

acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, radio cd.

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

12 500€

elevalunas eléctrico, radio ed. Matriculado en 2005. Precio llave en mano, Plan Prever incluido,

902 333 500

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

902 333 500 www.renault.es

Enduro: El catalán se proclamó Campeón del Mundo i i I VAN CERVAN-TRES!!

El pasado año 2006, el M.C. Abona invitaba a I ván Cervantes para impartir un curso de enduro y participar en el MX Internacional. El de Cambrils se ha convertido en uno de los máximos abanderados de las islas y, además, es punto de unión de los endureros canarios.

Hemos estado en su última carrera del mundial en Francia donde se proclamó campeón del mundo por tercera vez consecutiva.

Pregunta.- Con el título conseguido todo parece más fácil. Pero la temporada ha sido dura para ti....

Respuesta.- Estaba tocado de una rodilla y he trabajado duro sacrificándome para que la lesión no avanzara. Eso pensaba en la última especial. Pero he conseguido mi tercer título mundial. Y, después de días duros, merece la pena para llegar al título y ser el número 1

- P.- Una curiosidad personal, ¿el piloto de enduro nace o se hace?
- R.- Se hace porque el enduro es muy sacrificado, muy duro. Ya lo dice la propia palabra y si tenéis la oportunidad de ir mañana a la trialera esa infernal alucinareis. Hay muy poca gente que venga del MX, de la velocidad o del trial o que nazca haciendo enduro que vaya rápido. Tienes que ser muy polivalente. Ya lo visteis ayer. Tienes que ser rápido en troncos, en piedras, subir para arriba, precipicio abajo... Son siete horas diarias de competi-

ción y tienes que estar físicamente muy fuerte y, sobre todo, psíquicamente tienes que estar bien, es primordial.

P.- Eres un piloto muy constante y fuerte. Pero aún así hubo momentos en los que no eras líder. Salvando la primera prueba de la temporada en nieve, ¿como saliste de esa situación en la que perdiste el liderato?

R.- Mi compañero Tark-kala es tres veces subcampeón del mundo, por ello no es un piloto fácil de batir. En EE.UU. tuve muchos problemas con el terreno y el se supo aprovechar. En la primera carrera salí con una desventaja de 10 puntos. El es uno de los pilotos punteros del mundial y me ha costado mucho sacarle los puntos.

P.- Eres una persona muy abierta y amable con el resto de pilotos y miembros del equipo. Pero con Tarkkala, ¿eres igual?

R.- Existe la típica presión de ver quien puede más para lograr el objetivo del nº 1. Pero ante todo existe cordialidad y compañerismo dentro del equipo y no existe la presión de estar codo con codo. Seguro que sería diferente si fuera así.

P.- Veníamos a Francia confiados en tu triunfo por la abultada diferencia que tenías en la general. Pero, como se dice, hasta que no baja la bandera a cuadros hay carrera.

R.- Era consciente de que

cualquier error me podía dejar fuera. Pero tenía el apoyo del equipo que me dio confianza. Mi meta pasaba por no caerme y no romper la moto. Por eso iba con mucho cuidado en los tramos y aún más en el rally. Incluso en la trialeras difíciles hacía todo lo posible para no impactar con la rueda en las piedras duras. Para no machacar un disco, una maneta o lo que sea, para llegar siempre sano y salvo a las especiales.

- P.- ¿Ahora mismo eres feliz?
- R.- He conseguido mi objetivo: el Campeonato del Mundo. No hay dos sin tres. Esperemos que no haya tres sin cuatro.
- P.- Es tu tercer título mundial y además siendo español. ¿Se puede perder la ilusión o se puede tener más?
- R.- Se puede tener más ilusión siempre. Yo creo que puedo ganar más títulos. No sé si será el próximo año, el siguiente o el otro. Pero, con la progresión que llevo, con las ganas de hacerlo bien y sobre todo dejar a España bien alta en el palmarés a nivel mundial, creo que se puede vivir de ilusiones.
- P.- Como el título de esta entrevista, Iván Cervantres. ¿El cuatro en E3 o
- R.- Si te soy sincero por aquí se rumorea que voy a correr en E1 otra vez. Porque Salminen se va a E2 y se quedan sin pilotos punteros. Voy a in-

tentar que metan a otro piloto y pasar a E2 en 2009.

P.- Te operas el próximo día 5 de octubre de tu rodilla. ¿Tienes ahora una de las carreras más importantes y duras de tu vida?

R.- Sí. He tenido alguna lesión pero no tan fuerte, de estar tanto tiempo de baja. Creo que va a ser un duro golpe psíquico aunque estoy muy motivado de cara a hacer una buena rehabilitación. Me encantaría que el médico me dijera que en enero empiezo a montar ya y tener mi moto nueva para entrenar. Ir con mucho cuidado. Debo trabajar mucho en el gimnasio

P.- Te pierdes los I SDE de Chile, ¿qué piensas?

R.- La verdad es que correr, unos seis, representando a España es agradable para mi y estoy un poco triste por no poder acompañar a mis compañeros en esta expedición a Chile y les deseo desde aquí lo mejor.

P.- Has estado en Canarias y has visto las dificultades que tienen los endureros canarios para practicar este deporte, con una legislación llevada a la máxima prohibición por los dirigentes. ¿Cómo puedes ayudar desde tu privilegiada posición a la moto de campo?

R.- Es muy difícil para nosotros también y todavía tengo mucho que hacer en el enduro. Ojalá que toda la gente que hay ahora reclame a más gente para que sepan lo que es el enduro y agradecerlo a ellos. Este título también va dedicado a todos ellos.

P.- El enduro español parece estar un poco de moda. ¿Tendremos más campeones del mundo?

R.- Guerrero en E1 ha puesto las cosas difíciles en alguna ocasión a Salminen. Hay un nivel alto en el campeonato de España, está Galindo, Guerrero, Mena. En un futuro no muy lejano podemos estar todos delante y trabajar con el objetivo claro de hacer un equipo ganador de los ISDE.

P.- El duelo Cervantes-Salminen, ¿para cuando?

R.- Sería muy bonito pero la política de KTM nunca nos dejaría hacer eso. Ya intentaron meter a Aro en 500 y a Tarkkala en 450 y dijeron que no. No meterían a dos números 1 en la misma pelea. Yo lo entiendo porque ellos buscan ganar en todo y nosotros buscamos el máximo número de títulos. Pero sería emocionante.

P.- Mucha gente en el recuerdo con este tercer título....

R.- A toda la gente que me ha apoyado, principalmente a los patrocinadores, personalmente a mi familia y especialmente a mi equipo. Creo que he hecho buenas carreras pero sin ellos, que están ahí detrás, no hubiera conseguido nada.

Texto y Fotos: Yiyo Dorta



I ván, gran deportista y mejor persona, saluda a los lectores de informaMOTOR tras proclamarse campeón





Mundial de Enduro

Noiretable. Francia

La última prueba del mundial de enduro que se celebró en Francia coronó a todos los campeones mundiales, que no pudieron hacerlo hasta la penúltima manga: Salminen, Ahola y Cervantes.

E1

Salminen dominó toda la temporada. Ganó todas las mangas disputadas pero antes de la carrera de Eslovaquia sufrió una caída entrenando. Se fracturó la clavícula lo que le obligó a no estar presente en esa prueba y jugárselo todo en Francia. Salió conservador y, el mismo sábado, lograba el octavo título mundial para su palmarés.

E2

Por su parte Ahola que seguía con la espina clavada, de ese mundial que perdió por milésimas, realizó una carrera muy inteligente que le dio su primer título mundial.

E3

Pero lo mejor, para los intereses españoles, estaba en el Enduro 3 con Iván Cervantes. El bicampeón del mundo tenía una diferencia de 40 puntos en la general pero cualquier error lo podía dejar fuera de carrera y la carrera lusa no estaba para arriesgar mucho. La zona extreme era muy arriesgada y el rally sin comentarios. Con un punto extremo en una trialera, que muy pocos podían subir sin ayuda, y el riesgo de rotura era muy grande.

I nicio complicado

Iván salió con muchos nervios el sábado. Fue casi siempre por detrás de Guillaume y por delante de, su máximo rival, Tarkkala. Pero a medida que pasaban las especiales su ritmo era mejor y la excelente condición física que tiene, a pesar de su lesión de rodilla, iban poniendo todo en su sitio. A falta de los dos tramos finales estaba segundo a tres segundos del líder y cuatro por delante de Tarkkala pero un error en la extreme le alejó del triunfo. Hizo segundo y se proclamó campeón del mundo por tercer año consecutivo.

A por todas



Iván Cervantes supo dominar los nervios del inicio y, acabando segundo, consiguió su tercer campeonato



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. 922 618 421











XXXIV RALLYE LA PALMA ISLA BONITA

I - Programa - Horario

FECHA	HORA	PROGRAMA Y LUGAR		
Martes 13 de Septiembre 2007	20:00	Apertura de Inscripciones Secretaría del Rallye Publicación documentación www.escuderialapalmaislabonita.com		
Jueves 27 de Septiembre 2007	20:00	Presentación de la Prueba		
Viernes 5 de Octubre 2007	20:00	Cierre de inscripciones Secretaría del Rallye Fin reconocimientos participantes locales		
Martes 9 de Octubre 2007	12:00	Publicación Lista de Inscritos Secretaría del Rallye www.escuderialapalmaislabonita.com		
Jueves 11de Octubre 2007	00:00	Reconocimientos de los tramos equipos foráneos (Autorizados según normativa F.C.A. 2007)		
	11:00	Apertura Sala de Prensa y Oficina Permanente		
	11:00 a 13:00	Entrega de documentación (Opcional Verf. Administrativas)		
	15:00 a 17:30	Verificaciones Administrativas		
	15:30 a 18:00	Verificaciones Técnicas Según horario de convocatoria		
Viernes	15:40 a 18:15	Entrada de Vehículos a P. Cerrado		
12 de Octubre 2007	15:30	FIN - Reconocimientos de los tramos (Autorizados según normativa F.C.A. 2007)		
	19:00	Publicación Lista Autorizados a Tomar la Salida Tablón de Avisos Oficina Permanente		
	19:30	Ceremonia de Salida		
	10:00	Salida del Rallye – Aeropuerto Viejo – Breña Alta		
	12:55	Reagrupamiento 1 (25') Apto. Viejo – Breña Alta P. Asistencia 1 (30') Apto. Viejo – Breña Alta		
Sábado	16:45	Reagrupamiento 2 (25') Apto. Viejo – Breña Alta P. Asistencia 2 (30') Apto. Viejo – Breña Alta		
13 de Octubre 2007	20:30	Llegada Rallye - San Pedro – Breña Alta		
	21:30	Clasificación Final Oficiosa		
	22:00	Clasificación Final Oficial Entrega de Trofeos - San Pedro — Breña Alta		
	22:30	Entrega de Dossier		

Se celebrará los próximos días 12 y 13 de Octubre XXXIV Rallye La Palma Isla Bonita

El Rallye La Palma Isla Bonita se celebró por primera vez el año 1965. Tuvo un periodo de inactividad y se volvió a celebrar en el año 1975. Desde entonces y hasta nuestros días ha sido puntual con su cita anual.

Como es lógico muchos han sido sus ganadores. Los primeros, Pedro Siemens con Eduardo Croissier como copiloto, lo hicieron con un Hillman Sunbeam.

Dos son los pilotos que han repetido victoria: Carlos Hafner-Francisco Alvarez (85 y 86) y José Antonio Torres (con Víctor Pérez en 2004 y con Mahy García en 2006)

Con tres victorias figuran: Medardo Pérez (con Juan J. Alonso en 1978 y 1980 y con Vicente Travieso en el 1987) y Ricardo Avero (con Mario López en el 1991, con Nacer Ghuneim en el 1992 y con Carlos del Barrio en el 2001)

Con cuatro José María Ponce con Gaspar León (1989, 1990, 1993 y 1994).

Y con cinco el campeón Goyo Picar con Víctor Pérez (en 1995, 97, 98 y 2000) y con Andrés Castro en 1999.

En monturas solamente el BMW 320 y el Ford Escort han sido capaces de repetir tres victorias.

Entre los participantes coches ya míticos como el Lancia 037 Rallye, el BMW 2002 Turbo o el Talbot Lotus 2.2

Un año más, ante la nueva edición, vuelven las ilusiones y, tanto los participantes como los organizadores, preparan con el máximo detalle una carrera en la que hay que quedar lo mejor posible demostrando lo que somos capaces de hacer. Suerte a todos.

Texto: José de la Riva

Palmarés del Rallye La Palma Isla Bonita

Edición	Año	Equipo	Vehículo
1 ^a	1965	Pedro Siemens – Eduardo Croissier	Hilman Sumbean IMP
2 ^a	1975	José A. Monzón – José María Ponce	BMW 2002 Turbo
3 ^a	1976	Ángel Dávila – Agustín Hernández	BMW 2002
4 ^a	1977	Javier Acosta – Félix Luís	BMW 2002
5 ^a	1978	Medardo Pérez – Juan J. Alonso	BMW 2002
6 ^a	1979	Juan Gimeno – Manuel Mascareño	Lancia Betta 2.0
7 ^a	1980	Medardo Pérez – Juan J. Alonso	BMW 320
8 ^a	1981	Francisco Hernández – Fco. Guerrero	Talbot Lotus 2.2
9 ^a	1982	Melchor Dávila – José Rodríguez	Renault 5 Turbo
10 ^a	1983	Antonio Govantes – José Vidal	Toyota Corolla
11 ^a	1984	Fernando Capdevila – Margarita Cortecero	BMW 323i Hartge
12 ^a	1985	Carlos Hafner – Francisco Álvarez	Mitsubishi Lancer
13 ^a	1986	Carlos Hafner – Francisco Álvarez	Mitsubishi Lancer
14 ^a	1987	Medardo Pérez – Vicente Travieso	Lancia 037 Rallye
15 ^a	1988	Carlos Alonso Lamberti – Carlos Sarmiento	Opel Manta B 400
16 ^a	1989	José Mª Ponce – Gaspar León	BMW M3
17 ^a	1990	José Mª Ponce – Gaspar León	BMW M3
18 ^a	1991	Ricardo Avero – Mario López	Mitsubishi Galant VR4
19 ^a	1992	Ricardo Avero – Nacer Ghunein	Mitsubishi Galant VR4
20 ^a	1993	José Mª Ponce – Gaspar León	Ford Escort
21 ^a	1994	José Mª Ponce – Gaspar León	Ford Escort
22 ^a	1995	Gregorio Picar – Víctor Pérez	Ford Escort
23 ^a	1996	Nicomedes Pérez – Julio García	Ford Sierra
24 ^a	1997	Gregorio Picar – Víctor Pérez	Ford Escort
25 ^a	1998	Gregorio Picar – Víctor Pérez	Ford Escort WRC
26 ^a	1999	Gregorio Picar – Andrés Castro	Ford Escort WRC
27 ^a	2000	Gregorio Picar – Víctor Pérez	Ford Escort WRC
28 ^a	2001	Ricardo Avero – Carlos Del Barrio	Citroen Xsara KC
29 ^a	2002	Luís Monzón – José Carlos Deniz	Peugeot 206 WRC
30 ^a	2003	David García – Yeray Mújica	Citroen Saxo KC
31 ^a	2004	José A. Torres – Víctor Pérez	Renault Megane M.KC
32 ^a	2005	Glicerio Rodríguez – Andrés Castro	Mitsubishi EVO VI
33 ^a	2006	José A. Torres – Mahy García	Renault Megane KC



SkodaOctavia LA DECISIÓN INTELIGENTE

*Plan Prever e impuestos incluídos. Ahorro referente al Octavia 2.0 140 cy TDI DSG Laurin & Klement Promoción válida hasta el 31 de octubre

SIMPLY CLEVER

Skoda Octavia 2.0 140 cv TDI: Emisión CO2 (gr/km) 149. Consumo promedio (l/100 km.): 5,5

JUFEPA. C/ Los Laureles, 1. La Montañeta. Los Realejos. Telf.: 922 344 232

Presentación mundial en Frankfurt Nuevo Audi A4

Audi ha presentado a nivel mundial en el Salón del Automóvil de Frankfurt el nuevo A4, la berlina más deportiva del segmento medio. Con el A4, un vehículo tan deportivo como majestuoso, Audi se traslada a una nueva dimensión dentro del segmento de las berlinas medias. El nuevo modelo estará disponible en Canarias a partir del mes de enero de 2008.

Diseño y calidad

El nuevo diseño confiere al A4 un carácter progresivo y deportivo, es un diseño caracterizado por la tensión y el dinamismo de sus líneas. Con sus 4,70 metros de longitud, esta berlina se muestra imponente y poderosa sobre el asfalto. Ofrece a sus ocupantes un interior espacioso y luminoso. La calidad de los acabados, como ya viene siendo habitual en Audi, no entiende de limitaciones. Si el cliente lo desea, puede refinar el manejo del vehículo con innovadores

sistemas de asistencia y multimedia. En cuanto a la seguridad, la marca de los cuatro aros sigue marcando la pauta: gracias a la optimización de los sistemas de seguridad, los airbags y los limitadores de la fuerza de los cinturones delanteros ofrecen a los pasajeros una protección aún mejor.

Berlina deportiva

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

Dinamismo

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

Nuevo diseño

En comparación con el modelo predecesor, las proporciones del A4 se encuentran en una nueva relación deportiva. El voladizo delantero se ha visto drásticamente recortado, el capó del motor y la batalla, por el contrario, han incrementado notablemente su longitud. En la cadena de transmisión, el diferencial ha intercambiado su posición con el embrague o el convertidor de par, con lo que el eje delantero ha podido desplazarse 154 milímetros hacia delante. Esta innovadora solución permite un perfecto equilibrado de las cargas del eje.

Alta tecnología Nuevas soluciones op-

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

Motorizaciones El nuevo Audi A4 llega al mercado con cinco motores diferentes, que cubren un rango de potencia que va de los 143 CV a los 265 CV. El cuatro cilindros de gasolina funciona exactamente igual que el diésel con turbosobrealimentación. Ambos recurren a la inyección directa de combustible. Con su impresionante y refinado despliegue de potencia, todos los motores proporcionan el más puro placer de conducción y la máxima eficiencia; su consumo de combustible es notablemente inferior que el de sus respectivos predecesores.

Cajas de cambio

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

Redacción



Sin duda su aspecto deportivo no se ve en contra de una evidente robustez. A destacar la moderna iluminación con tecnología LED

David García beneficiado por la retirada de Ponce Vencedor del 27 Rallye Villa de Teror

Al no tomar la salida Maikel García, se esperaba una lucha por el podium entre Toñi Ponce y David García por conseguir la victoria en esta 27 edición del Villa de Teror. Pero, desde el primer tramo, algo no iba bien en el Skoda Fabia WRC, que al final quaba fuera de carrera al inicio del cuarto tramo cronometrado de la mañana por problemas que ya lleva arrastrando desde principios de temporada con el sensor de la bomba de gasolina.

Con la retirada, de Toñi Ponce y Rubén González, David García solo tuvo que dosificarse y superar un problema con sus lentillas que le obligaba a utilizar gafas en los últimos cuatro tramos de la tarde. Al final David García y Yeray Mújica lograban la victoria tras conseguir el mejor tiempo en siete, de los ocho, tramos cronometrados de los que constaba el rallye grancanario. Ganando el Cto. Provincial de Las Palmas y poniendo al rojo vivo el Campeonato Regional.

La segunda posición en tierra de nadie fue para el incansable y veterano Alcalde de Arucas José Mª Ponce y Carlos Larrodé con el vetusto M3, que estuvo situado en esa plaza, desde el cuarto tramo cronometrado, no abandonándolo hasta el final del Rallye.

Casi lo mejor del Rallye estuvo en la lucha por el tercer cajón del podium que, en teoría, era para el Skoda Kit-Car de Félix González. Fue a partir del segundo tramo de la mañana cuando Samuel Marrero con el Saxo Kit-Car le ponía las cosas muy difíciles. Siempre con muy pocas diferencias en los tiempos entre ellos

En el último tramo de la tarde, Samuel estaba por delante, a solo tres décimas de segundo de Félix González, y

Al no tomar la salida Maiarcía, se esperaba una luor el podium entre Toñi e y David García por conr la victoria en esta 27 an del Villa de Teror. Pero, diferencia al final entre ellos fue de solo un segundo "Impresionante".

El grupo N resultaba un tanto descafeinado. Armide Martín no tomaba la salida y era Alfonso Viera y el veterano copiloto palmero Víctor Pérez con un Evo IX los que se ponían en cabeza desde el primer tramo de la mañana sin prácticamente despeinarse pero no bajando la guardia en ningún momento. Con este resultado consiguen unos puntos muy importantes para el Provincial de Las Palmas.

Segundo de grupo N era Claudio Rodríguez con el coche de Víctor Mendoza. Se iban haciendo al coche cuando un pinchazo les alejaba de cualquier opción de lucha en el grupo N. Aunque la experiencia para ellos según comentaron fue muy positiva.

Impresionante carrera de Ángel Marrero y Víctor Marrero con el Renault Megane. Lucharon hasta el ultimo tramo consiguiendo una espléndida sexta plaza de la general seguido, a solo dos segundos y dos décimas, de Raúl Santana con el precioso Honda Civic Type R, que al igual que otros pilotos sufrían serios problemas de gasolina en los últimos metros del octavo tramo cronometrado del día.

Otro de los equipos que destacaron fueron German Hernández e Israel Pereira con Honda Civic. De nuevo llevaron su vehiculo a los mejores puestos de la general en una prueba muy dura.

La formula de cuatro tramos a repetir en dos ocasiones fue muy del agrado, de todos los participantes, cumpliendo los horarios estipulados sin ningún retraso en la prueba Destacar las diferentes copas monomarcas. El Trofeo de Promoción fue para Manuel Escalante con el SEAT León Cupra que venció sin discusión después de la retirada por rotura de un palier del líder del trofeo Ayose Alonso con el VW Polo súper 1600. La segunda posición fue para José Díaz y la tercera para Ivan Armas.

En el Desafió Peugeot Raúl Quesada se imponía frente a sus compañeros de copa, dejando la segunda posición a José Juan Quintana y tercero fue José Luís Barrios, que arrastraba una lesión en la mano, aunque incluso ganaba algún tramo entre los Peugeot. Por otro lado, Vicente Bolaños se hacia con la victoria en el Trofeo Enma. Segundo Rogelio Cardenes que, sin una penalización de 10 segundos, pudo haber ganado el trofeo.



Otra excelente actuación de Manu Escalante con el veterano Seat León de Orteauto



Primeros de Grupo N: Alfonso Viera y Víctor Pérez



NISSAN NOTE. UN COMPACTO SORPRENDENTEMENTE ESPACIOSO.



SHIFT_family life

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.

* PVP recomendado en Canarias. Incluye Impuestos, Transporte, Nissan Assistance, Campaña Promocional y Plan Prever. ** Oferta válida para la adquisición de un Nissan Note financiado con Oferta RCI Banque, S.A. Sucursal en España (importe mínimo a financiar: 4.000g) Seguro a todo riesgo durante el primer año con franquicia de 360g con la compañía CASER. Oferta válida hasta final de mes. Consumo mixto: 5,11/100km. Emisiones de CO2:136-166 g/Km.

Fernando Alonso naufragó en aguas japonesas Formula 1. Gran Premio de Japón

Hay que reconocer que a Fernando se le ha puesto mal. En un circuito impracticable, y con la suerte de espalda, ha dado un paso importante que le aleja de la consecución de revalidar su título de Campeón del Mundo. Su compañero Louis Hamilton, en cambio, ha dado el paso en el sentido contrario que le facilita la consecución del título en su primer año de competición en F1.

La carrera empezó con el coche de seguridad marcando la pauta en las primeras vueltas bajo un auténtico diluvio. Los McLaren montaban neumáticos de lluvia mientras los Ferrari lo hacían con mixtos. Esto explica los paseos de Massa por la hierba en los inicios de la carrera.

Cuando el coche de seguridad abandona el circuito Hamilton inicia las hostilidades acosado por un Alonso con muchas ganas. De antemano pedía agua aunque, seguramente, no con tanta cantidad.

Alex Wurz es de los primeros en tener problemas destrozando su alerón delantero en un toque con Felipe Massa. El brasileño se vio penalizado con una pasadita por el pit lane por adelantar con el coche de seguridad en pista.

En la vuelta 23 a Takuma Sato se le incendia el coche al retirar la manguera y justo en el momento en que volvía a pista. Las llamas se apagaron sin problema gracias a lo que estaba cayendo y la velocidad.

En la vuelta 27 Alonso carga gasolina y, por la cantidad y el tiempo, es posible que con idea de no volver a parar. En la vuelta siguiente Hamilton le calca la estrategia. Fernando sufre una salida de pista y se ve superado por varios monoplazas. Siguen los problemas para el español

cuando en un toque con Vettel, rompe la carrocería y su coche pierde toda efectividad.

Es curioso que la dirección de carrera penaliza a Kubica por un toque con Hamilton pero no hace nada cuando el STR-Ferrari de Vettel le rompe el coche a Alonso. Esta circunstancia hace que, en un apoyo, su coche acabe contra una valla y destrozado.

Coche de seguridad de nuevo en pista para retirar los trozos del McLaren que han invadido el trazado.



La peor forma de acabar una carrera es llegar a boxes subido en una scooter y es como lo hizo el español.

En la vuelta 45 el peligro Vettel toca también a Mark Webber cuando estaba en segunda posición obligándole al abandono.

Después de salirse varias veces Massa está en una sorprendente tercera plaza.

Hamilton, en cabeza, lo hace como un reloj. Empieza a administrar fuerzas y ventaja. Kovalainen rueda en segunda posición y, por detrás, tras la pérdida de la tercera plaza que tenía Massa, luchan Couthard y Raikkonen por subir al podio.

El de McLaren gana la carrera y sube al podio con grandes muestras de alegría bajo la mirada de su papá.

Próxima cita, y todavía con posibilidades matemáticas para Alonso de ser campeón, Gran Premio de China. Madrugaremos de nuevo con la esperanza de que "nos guste un poco más la carrera".

José de la Riva



Todavía puede ser campeón. Pero muchas de sus posibilidades se fueron por los drenajes del asfalto de Japón



En un circuito inundado por una incesante Iluvia, Hamilton, supo sacar el máximo partido de su McLaren



F1. Gran Premio de Japón (cont.)

Gran Premio de Japón Fuji Television 2007							С			e Conductores	
		Driver		_	Time/Retired			Pos	Conductor	Nacionalidad	Equipo
Pos	No		Team	Vtas				1	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes
1	2		McLaren-Mercedes	67	2:00:34.579		10	2	Fernando Alonso	Español	McLaren-Mercedes
2	4	Heikki Kovalainen	Renault	67	+8.3 secs	11	8				Ferrari
3	6	Kimi Räikkönen	Ferrari	67	+9.4 secs	3	6	_			Ferrari
4	14	David Coulthard	Red Bull-Renault	67	+20.2 secs	12	5				
5		Giancarlo Fisichella		67	+38.8 secs		1				BMW
							4	6	Robert Kubica	Polaco	BMW
6		Felipe Massa	Ferrari	67	+49.0 secs	4	3	7	Heikki Kovalainen	Finlandés	Renault
7	10	Robert Kubica	BMW	67	+49.2 secs	9	2	8	Giancarlo Fisichella	Italiano	Renault
8	18	Vitantonio Liuzzi	STR-Ferrari	67	+55.6 secs	22	1				Williams-Toyota
9	20	Adrian Sutil	Spyker-Ferrari	67	+60.1 secs	19		10	Alexander Wurz		Williams-Toyota
10	8	Rubens Barrichello	Honda	67	+88.3 secs	16		10=	David Coulthard	Británico	Red Bull-Renault









В НҮППОЯІ

I Ruta Canarias - Los Alpes, en moto La pasión va por dentro

Según el diccionario de la Real Academia Española de la Lengua.

Motocicleta: (Del francés motocyclette). Vehículo automóvil de dos ruedas, con uno o dos sillines y, a veces, con sidecar.

Motociclista: 1. Perteneciente o relativo a la motocicleta. (utilizado como adjetivo)

2. Persona que conduce una motocicleta. (si se utiliza como sustantivo)

Motero, ra.: 1. Apasionado de la motocicleta o de la moto (abreviación de motocicleta)

Una vez aclarada un poco, por si había dudas, la definición del motero, entremos de lleno en la aventura que les contamos hoy.

Franco, Ísaac (Presidente Moto Club Tejina) y Albert son tres moteros con toda la extensión de la palabra. De los que sienten pasión por las dos ruedas. De los que son capaces de cuidar su moto tanto o, sin que se entere nadie, más que a su compañera.

La moto y la pasión por las dos ruedas es su nexo de unión. Son ante todo: Amigos.

Juntos han emprendido incontables y muy interesante viajes. Esta no es, por lo tanto, su primera aventura. Austria, Alemania, Inglaterra etc.

La última, por ahora, la que nos cuentan hoy: Tenerife - Los Alpes.

Casi siete mil kilómetros y diecisiete días de viaje sin con-

tar el viaje en barco a Cádiz que supone cuatro días más.

El recorrido: Canarias, Cádiz, bordear la península ibérica subiendo por la costa mediterránea, Francia, Italia, Los Alpes, Andorra, cornisa cantábrica entrando en Portugal y recorriendo la costa atlántica portuguesa, Cádiz y Tenerife.

Caballería: Franco con BMW R 1.100 RT, Isaac con BMW K 1.200 LT (una verdadera Limusina) y Alberto con la Kawasaki Versys 650.

Equipaje: Ropa de abrigo, ropa de agua y caseta de campaña por si las moscas.

Presupuesto: Unos 2.000 € (aproximadamente)

Objetivo: Hermanamiento con el Moto Club Italiano Valdigne en la falda del Mont Blanc

Alberto, el más informático de los tres, había preparado minuciosamente el recorrido contando con mapas y haciendo una previsión de los kilómetros a recorrer cada día. Los puntos de parada y descanso, etc. Al final comprobaron que, más o menos, lo planeado se había cumplido en un alto porcentaje.

El viaje en barco, toda una odisea. Un retraso de casi 12 horas trastocó todo el viaje. La ruta estaba programada con unos horarios y tuvimos que conducir más horas seguidas para recuperar el tiempo perdido.

Una vez en tierra (Cádiz), tomaron dirección a Algeciras pasando por el Peñón de Gibraltar, Málaga, Marbella donde los vieron unos canarios, los pararon y les invitaron a tomar un aperitivo. A destacar el comportamiento de de la Guardia Civil de Trafico que hizo en todo momento sentirnos protegidos y cómodos en la carretera.

Una de las anécdotas a destacar es la atención recibida a la llegada a Montecarlo. Pararon en una zona prohibida para cambiarse de ropa. Apareció la policía monegasca y pensaron que los iban a denunciar. Solo fue para agradecerles la estancia en su ciudad, advirtiéndoles que estaban en zona prohibida, y que podían continuar.

"Nuestra ruta fue de lo mas cómoda, toda por carreteras locales y nacionales disfrutando en todo momento del paisaje y visitando a otros moteros conocidos en diferentes ciudades por donde pasábamos. Nada de lluvia. Temperatura ideal durante todo el recorrido, entre 25 y 30 grados, y ninguna avería en nuestras monturas. Solo el cambio de una cubierta delantera, que ya estaba previsto, en Andorra al bajar de los Alpes.

Ya estamos pensando en la próxima ruta "Cabo Norte" tenemos que reponernos y ahorrar para ello. Es una ruta muy larga y en esta ocasión será con nuestras esposas que también se lo merecen y son unas experimentadas "Moteras". Por suerte también les gusta la moto. Es fácil programar viajes y nos sentimos muy cómodos viajando con ellas".

de Mesas/de la Riva



Los protagonistas nos cuentan sus vivencias. Escuchamos con envidia sana

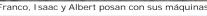


Importante: un descanso y repostar. El melocotón con vino es típico de Aragón



Entrando en Francia y "tomando nota de las limitaciones







n un podio ocasional



l mágenes inolvidables de un viaje perfecto



informaMQTQR

Pasatiempos

6 errores





Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es historia...



De Dion Bouton "Q"

ros De Dion Bouton el motor coche aún no disponía de un todavía estaba emplazado en pedal de freno. El motor casi la parte trasera, en los modelos sucesivos se instaló ya en la parte delantera, y detrás sólo quedó ubicada la transmisión. Desde el punto de vista teórico, este modelo sigue siendo válido en vehículos con el motor en la parte trasera aunque muchos detalles que hace más de cien años se consideraban modernos hoy nos parecen ridículos. Para frenar, por ej.., el De Dion Bouton sólo aplicaba la palanca de freno

siempre iba a todo gas, de ahí que acelerar fuera del todo imposible. Para reducir la velocidad había que reducir el número de revoluciones accionando una pequeña palanca montada en el árbol de dirección.

Marca	De Dion Bouton
Modelo	"Q"
Cilindrada cc	694
Cilindros	1
kW	4,4
CV	6
Fabricación	1903
Uds Fabricadas	

Sudoku

Sencillo

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

Sencillo

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

Medio

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

Difícil

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

