

Cheste Traca final

Hayden, Lorenzo y Bautista
Campeones 2006 - Pág 11



J.A. Torres
Campeón provincial de Las Palmas (Pág.8)

Alvaro Bautista
Campeón del Mundo de 125cc
Posó para los lectores de Informamotor

HUMMER®

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

H2 - 3 Años de Garantía Oficial

H3 - 4 Años de Garantía Oficial

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

Desde **49.000€** matriculado

c/ Juan XXIII, nº 4
35004 Las Palmas de G. C.
Tfno.: 928 23 00 39



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**

¡APROVECHA LA OPORTUNIDAD!
y no lo pagues hasta Abril de 2007**

AUTOQUALITY

Nicolás Monche López, 4 - 35014
Las Palmas de G. C. - Tel. 928 412 148

Dr. Juan Domínguez Pérez, 21 B - 35008
Las Palmas de G. C. - Tel. 928 011 434

Autopista del Norte, Km. 12,2 - 38206
Los Rodeos - La Laguna - Tel. 922 315 917/18



mazda.com - 902 345 456

mazda@grupoflick.com

**PPV Canario recomendado para Mazda3 1.6 Resto plaza 8 puertos. Transporte: IGV, coste de matriculación y Plan Prever Canario incluidos. Oferta válida hasta el 31 de Noviembre de 2006 para vehículos en stock. Mazda3 garantía original de 5 años o 100.000 km. Accesorios Mazda opcionales de 3 años o 100.000 km de validez. Todos los precios incluyen iva. Con IVA incluido. Mazda ofrece un periodo de garantía. Consumo promedio: entre 5,5 y 11,3 l/100 km. Emisiones CO2: entre 172 y 194 g/km. ** sujeto a valoración por la entidad financiera.



Nuevo Mazda3 Active Plus desde 15.980€*

MAZDA3
¡Este es team-team!

Recuerdos de juventud Que noches las de aquellos días...

Posiblemente si recordásemos situaciones que hayamos vivido ya hace unos años nos sorprendería el hecho de que muchísimos de nuestros recuerdos nos parecen más cercanos. Como si el tiempo, realmente transcurrido, fuera menor.

No se si es motivado porque el tiempo pasa entre nuestras manos sin prácticamente darnos cuenta o es que esos momentos inolvidables los tenemos más frescos en nuestra mente porque son recuerdos agradables.

Particularmente cuando miro a mi hijo me parece que fue ayer cuando su madre se puso de parto y produjo la mayor satisfacción de mi vida

y ya va a cumplir diecisiete años.

Pues me sucede a mí, al igual que estoy convencido a muchos aficionados de antaño, que nos parece que estamos viviendo momentos de un pasado para nosotros perfecto. El automovilismo actual nos sigue gustando "a rabiar", pero ciertas connotaciones actuales no nos parecen tan puras. Los automóviles actuales nos parecen muy "complicados".

Las manos y el ingenio de aquellos preparadores que hace unos años lograban hacer de un coche familiar un vehículo de carreras, actualmente no son tan importantes. Ahora los ingenieros

electrónicos y los sofisticados sistemas de toma de datos te indican hasta en qué se ha podido equivocar el piloto. Y aunque en un vehículo de carreras siempre se esta intentado mejorar, bien es cierto que actualmente ya te puedes salir de esas preparaciones prácticamente a la carta.

En el mundo de los rallyes muchos, como yo, añoraban aquellos rallyes nocturnos que prácticamente cubrían toda la geografía de nuestra isla.

Que recuerdos nos traen tramos como Bailadero-Las Mercedes, con su niebla, sus humedades y en la mayoría de los casos lluvia que ponían

a prueba la destreza de los pilotos. Tramos como El Boquerón, Agua García, Cuesta de Las Tablas, El Diablillo, Arico, Atogo y tantos otros que podíamos disfrutar diurnos y nocturnos y que en la mayoría de los casos parecían distintos de celebrarse con la luz del sol ó sin ella.

La magia del El Bailadero nocturno, con 8 ó 9 coches subiendo por esa ladera con sus focos encendidos. El rugir de esos motores en la noche cerrada, el ronquido de esas admisiones, que a través de esos carburadores Weber emitían música celestial y, porque no, la unión de esos aficionados que comparábamos grandes ratos de

tertulia entre cafés con leche y bocadillos o cualquier otro suculento manjar que llevarnos a la boca.

Por ello, volvamos a sentir la competición con el encanto de la noche, en el próximo rallye Isla de Tenerife disfrutemos de una nueva juventud recién perdida.

Quizás aquellos pantalones de campana, aquellos zuecos que provocaron en nosotros más de una magulladura ya no estén en el fondo de nuestro armario, pero yo pregunto ¿algo más habrá cambiado?

Texto: J. Gregorio Rguez. del Rosario

Nuestros organizadores lo pueden hacer muy bien Buscando el buen camino

Como todos conocen, el pasado mes de julio se celebró una prueba del campeonato nacional de supermotard en Lanzarote. Estaba prevista para que se hiciera en Tenerife pero, por diversos motivos, aún sigo pensando que al final no interesaba hacerla en la isla del Teide, se desplazo a la isla de los volcanes. Pudieron más las mil bocas de erupciones conejeras que el todopoderoso techo de España.

Al término de esa prueba se nos ha querido vender la imagen de las cosas bien hechas. No quiero decir que se haya hecho mal allí, pero no han venido a descubrir Canarias. Y me explico. La organización de la carrera corría a cargo de un moto club canario con la colaboración de la Federación Canaria y los responsables del campeonato nacional. Pero, ¿que ha sido lo excepcionalmente bueno que han traído para esta prueba?, ¿Por qué son dioses estos señores?

Creo, bajo mi modesta opinión, que simplemente algunas personas de las islas se han dado cuenta de que podemos estar al mismo nivel de cualquier evento nacional. Es cuestión de hacer lo que sabemos pero con rigurosidad, nada más.

Se han encontrado con una pista en perfectas condiciones, unos servicios adjuntos magníficos para esta prueba, un moto club entregado al mil por cien, una federación Canaria que aportó todos sus medios, las instituciones locales volcadas con el evento, una serie de personas vinculadas al motociclismo canario que no dudaron en ayudar, una isla mágica y unos pilotos canarios con ganas de agradar. Con todo esto si lo hacen mal apaga y vamos.

Ah, lo más importante, ¡cumplieron los horarios!. Apasionante novedad esta, según parece. Por favor, en Canarias, y no doy nombres

por aquello de los favoritismos, se lleva tiempo haciendo carreras cumpliendo con los horarios sin problema, sólo debemos creernos que podemos hacerlo bien y organizado. Y todos los que componen una carrera asumir su puesto para que esto sea posible, incluidos los pilotos

que deben ser conscientes de que son los protagonistas principales y no pueden fallar llegando tarde o no respetando las normas.

Conclusión: no hay nada nuevo ni maravilloso, sólo que nuestros organizadores se han dado cuenta que pueden hacer las cosas a la perfección

si quieren, porque saben hacerlo y poseen los medios. Lo que si me pregunto y cada vez en un tono más alto: ¿qué se está haciendo mal en el motociclismo canario que las parrillas se desinflan de una manera muy notoria? Se les contaré en diciembre...

Texto y Foto: Yiyo Dorta



"Esto lo hemos hecho nosotros solos en Canarias, pero ¿y el futuro?"

SUMARIO

Opinión Pág.2
Fórmula Extreme Pág.3
Fiat Bravo y Panda Pág.4
Himar Acosta Pág.5

En Asturias Pág.6
Prueba vehículo Pág.7
HUMMER 3
Entrevista Pág.8
José Antonio Torres
Torres Camp. Prov. Pág.9

Noticias varias Pág.10
XXVIII Rallye I. de Lanzarote
Motociclismo Pág.11
Cheste. La traca final
Novedad Pág.12
Nuevo BMW Serie 3

Nacional asfalto Pág.13
Dani Solá en tierra
Fórmula Uno Pág.14
Final Feliz en Brasil
Fórmula 1 Pág.15
Resultados temporada 2006

InformaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

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

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com www.informamotor.com
Colaboran: E. Avila, Y. Dorta, J.G. Rodríguez; G. Pacheco; S jr. y N. de Mesas
Fotomecánica e impresión: **Tfe Print S.A.**
Nº Depósito Legal: **TF 387-2006**

Fórmula Extreme en Maspalomas (Gran Canaria) Hermanos ALONSO: Doble podio

El equipo Alomosport saldó con buena nota su participación en la tercera cita del Campeonato de Canarias de Fórmula Extreme. Aunque el objetivo del título está un poco más lejos después del doblete obtenido por Steven Trujillo, Juan Alonso tiene muy cerca ya la posibilidad de adjudicarse el subcampeonato e incluso matemáticamente, con cincuenta puntos todavía en juego, sigue siendo candidato al primer puesto tras lograr un tercero y un segundo. Por su parte, Fran Alonso ha subido puestos como la espuma después de lograr un segundo y un tercero a pesar de haber sufrido una leve caída en la segunda manga.

Primera carrera

La primera carrera comenzó con el dominio de Steven Trujillo, una circunstancia que obligó a Juan Alonso a intentar por todos los medios ponerse por delante de él para frenarlo y así poderle disputar la victoria. De esta forma, en la segunda vuelta intentaba superarlo en la apurada de frenada que hay después de la recta más larga del trazado de Tarajalillo, con la mala fortuna de que entraba colado. Juan pasaba a ocupar de este modo la duodécima plaza mientras Fran se colocaba detrás de

Trujillo intentando darle caza. Con la segunda plaza ya en el bolsillo gracias al gran ritmo de Fran Alonso, el equipo tinerfeño veía desde boxes como Juan empezaba a protagonizar una remontada espectacular, pasando del puesto 12 de la segunda vuelta a la octava de la cuarta, sexto en la novena, quinto en la décima, cuarto en la undécima y en la vuelta 12, por fin tercero. La caída de su rival en la pelea por el cajón, Tati Santana, obligó a dar por terminada esa primera manga con los dos pilotos de Alomosport en el podio.

Segunda manga

En la segunda manga los dos hermanos se intercambiaron los papeles. Esta vez los dos pilotos de La Orotava en una gran labor de equipo se pusieron por delante de Trujillo, pero una caída de Fran en el segundo giro al pasar por la segunda horquilla del circuito hizo que toda la estrategia se desvaneciera a la vez que el gran canario se ponía líder de la carrera. Juan Alonso lo intentó, pero una vez vio que era imposible mantener su ritmo dio por buena la segunda plaza a la espera de lo que pase en la última carrera del campeonato que se celebrará el próximo mes de noviembre.

Por su parte, Fran empezó a remontar posiciones tan pronto como se deshizo de los nervios lógicos después de una caída. "Me costó algún tiempo arrancar la moto y eso hizo todavía más difícil la remontada, pero en cuanto me concentré y vi que volvía a recuperar el ritmo no dudé en llegar todo lo arriba que pudiera", explica Fran. Y arriba que se fue. Décimo en el cuarto giro, dos vueltas después ya era sexto y en cuanto contactó con el grupo en el que estaba el quinto, el cuarto

y, algo más adelantado, el tercero, puso su punto de mira en el podio. Pero no fue hasta la última curva de la última vuelta cuando Fran Alonso superó a José Ramón Castellano, logrando un tercer puesto para él y un nuevo doblete para su equipo.

"Para mí es un gran resultado porque por fin he obtenido el premio del podio después de un arranque de año difícil. De cara a la última carrera nuestro objetivo es el de ser terceros del campeonato", explicaba Fran.

Por su parte, Juan empieza a pensar ya en la temporada 2007: "Hoy hemos podido comprobar que definitivamente vamos a tener que hacernos con una nueva evolución de la R6 porque sólo así podremos aspirar al campeonato. De momento todavía somos candidatos al título de este año y hasta que las matemáticas no digan lo contrario nosotros lo vamos a intentar", concluyó el piloto de Yamaha.

Redacción



Primer concesionario con UNE-EN-ISO 14001:2004 TOYOTA Nivaria recibe certificación

D. José Luis Mataix, Director de la Delegación de AENOR en Canarias, entregó a D. Ismael Alemán, Director General de Toyota Nivaria, el certificado correspondiente al cumplimiento de la norma UNE-EN-ISO 14001:2004. Esta certificación es el resultado de la implantación del Sistema de Gestión Ambiental realizado por Toyota Nivaria, auditado por AENOR el pasado mes de Junio.

Toyota Nivaria es el primer concesionario de Toyota que consigue este certificado en el todo el territorio nacional. Para ello, el concesionario ha desarrollado su labor teniendo en cuenta todos los requisitos legales aplicables a su actividad, y alcanzar objetivos ambientales ambiciosos que permiten la mejora continua en la atención y satisfacción de sus clientes, respetando el medio ambiente.

Desde el inicio de la actividad comercial del concesionario en mayo del pasado

año, Toyota Nivaria obtuvo la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad ISO 9001:2000.

El acto se desarrolló en las instalaciones de Toyota Nivaria en Santa Cruz de Tenerife el pasado miércoles

18 de octubre. En la foto D. Ismael Alemán, Dña. María Teresa Alarcón, D. José Luis Mataix y Dña. Cristina Sán-

chez. Por nuestra parte damos la enhorabuena a Toyota Nivaria

Redacción



Nueva identidad corporativa

Primeras imágenes del FIAT Bravo

Fiat Auto ha presentado las primeras imágenes del Fiat Bravo, que se presentará oficialmente el próximo 29 de enero en Roma. Fabricado en la fábrica de Piedimonte S. Germano (Frosinone, Italia), y desarrollado por el Centro Stile Fiat, el Bravo se caracteriza por el inconfundible "estilo italiano del diseño exterior, otro paso más en la creación de la nueva identidad estilística de la marca.

Nuevas medidas

El Fiat Bravo combina perfectamente una línea exterior compacta de "5 puertas con una extraordinaria habitabilidad interior: 434 cm de longitud, 179 cm de anchura, 149 de altura, una batalla de 2,60 m y una capacidad de carga de 400 litros lo sitúan en la cima del segmento.

El Fiat Bravo es, además un automóvil ágil y agradable de conducir en cualquier situación gracias a una amplia gama de motores que serán testigos, junto con los conocidos turbodiesel Multijet (1.9 de 120 y 150 CV) y el 1.4 de

90 CV, del debut de una nueva familia de motores de gasolina sobrealimentados T-JET (1.4 Turbo de 120 y 150 CV). Estos motores combinan consumos reducidos con prestaciones excepcionales.

Nueva identidad

La renovación de la gama de vehículos Fiat, cuya próxima novedad será el Bravo, coincide también con la actualización de la identidad corporativa de la firma. Creado por RobilantAssociati (agencia especializada en asesores de marca y diseño estratégico) en colaboración con el Centro Stile Fiat, el nuevo símbolo se inspira en el célebre emblema que campeaba en el frontal de los automóviles Fiat desde 1931 hasta 1968, con un fondo rojo rubí en el que destacan, en el centro, los caracteres alargados verticalmente de la firma "FIAT". Todo el conjunto está engarzado en el interior de un marco redondo y cromado con efecto tridimensional que sugiere una idea de tecnología, diseño italiano, dinamismo y

destacada individualidad, además de rendir homenaje al emblema redondo con laureles (firma blanca sobre un fondo rojo) que durante mu-

chos años ha caracterizado a los automóviles Fiat de grandes prestaciones y potencia.

Este nuevo logotipo se estrenará en el frontal del

nuevo Bravo y, a continuación, será adoptado de manera gradual por todos los modelos Fiat.

Redacción



El nuevo logotipo será adoptado gradualmente por todos los modelos de la marca

El "Proyecto Panda" sigue creciendo

Nuevas versiones del FIAT Panda

El modelo Panda no es simplemente un supercompacto de segmento A, sino una auténtica "plataforma sobre la que Fiat está creando toda una familia de automóviles con la tecnología y el cuidado de los detalles propios de modelos superiores. Por ejemplo, es el único de su categoría con el 99% de la superficie interior revestida. Y fue el primero en contar con ESP o con una tracción total permanente a base de dos diferenciales y acoplamiento viscoso.

La gama de los modelos Panda crece para satisfacer cualquier necesidad

La nueva gama Fiat Panda, que se comercializa desde el mes de octubre, se completa con un mayor refinamiento en los acabados, motorizaciones inéditas, una mayor apuesta medioambiental y una clara vocación por satisfacer las necesidades de tecnología, diseño y calidad del cliente Fiat. En total, se presentan 11 "Pandas diferentes, desde modelos completamente nuevos, hasta series limitadas y prototipos exclusivos:

Dos modelos innovadores, ya vistos en el Salón de París

Panda 100 HP La versión más deportiva de la familia, tanto en su estética (alerón y tubo de escape cromados, llantas de aleación de 15", paragolpes con rejilla deportiva, volante de piel, detalles cromados en el interior, etc.), como en la motorización y sensación de conducción. Propulsor 1.4 16v, que entrega 100 CV y alcanza los 185 km/h El consumo en ciclo mixto es de solo de 6,5l/100km. Cuenta con suspensiones especiales, cambio manual de seis marchas, neumáticos 195/45 y, con la tecla Sport presente en el salpicadero, se puede variar la respuesta de la dirección y el acelerador.

Panda Panda Es el resultado de la vocación medioambiental del Grupo Fiat y su apuesta por el metano como tecnología idónea para resolver los problemas de contaminación. El motor 1.2 8v tiene una doble alimentación gasolina/metano, en la que Fiat es líder desde hace 10 años y que garantiza tanto la sostenibilidad urbana (los vehículos alimentados con metano reducen en un 23% las emisiones de CO₂), como la movilidad allí donde no haya distribuidores de metano.

Nuevas versiones y exclusivas versiones 4x4. Un auténtico todoterreno capaz de superar cualquier obstáculo gracias a su ligereza, a unos favorables ángulos "off road" y al eficaz sistema de tracción total por acoplamiento viscoso y doble diferencial. Pero, a la vez, se trata de un automóvil ágil para desenvolverse en el tráfico urbano. Así son los Panda 4x4, que se enriquece con dos nuevas y exclusivas versiones.

Panda 4x4 y Panda 4x4 Climbing Las versiones ya conocidas en la oferta actual.

La primera apunta, sobre todo, a un uso más práctico del automóvil. La segunda se sitúa ya como un pequeño y elegante todoterreno, gracias a un tratamiento estético y mecánico más profundo. Ambos coches se ofrecen con el motor gasolina 1.2 de 60 caballos o el diésel 1.3 Multijet de 70 caballos.

Panda Cross Disponible únicamente con el brillante propulsor 1.3 Multijet, este nuevo modelo, que recoge el espíritu aventurero de la plataforma 4x4.

Panda Monster Resultado de la cooperación entre Fiat y Ducati,

Panda Alessi Disponible con el fiable motor FIRE de 1.242 cm³, cuenta de serie, con ABS, dirección asistida Dualdrive, luces antiniebla, climatizador, espejos eléctricos y sistema manos libres Bluetooth integrado.

Panda Rally. Tras el éxito de la primera edición, la Fiat Panda Rally Cup 2006. Es el Fiat Panda 1.2 Gruppo A; Kit de 130 caballos. Además de varios coches para los primeros clasificados

Redacción



VI Prueba del Cto. Fórmula Master Junior 2006

Himar acosta - Suerte desigual

Se disputaba en el circuito de Jerez la VI prueba del Campeonato Fórmula Master Júnior 2006, y penúltima cita del campeonato.

Viernes 20

Entrenamientos 1ª sesión - Himar: "Hice el mejor tiempo; me dediqué sobretodo a realizar algunos reglajes de seco puesto que la previsión para la segunda tanda era de lluvia." Tiempo (1'48.846).

Entrenamientos 2ª sesión - Himar: "Los entrenos fueron en mojado. No pude dar muchas vueltas debido a que tuve una salida de pista cuando me encontraba con el segundo mejor tiempo, por detrás de Micro Campos. En la última parte de la tanda la gente comenzó a bajar los tiempos, ya que se empezó a secar la pista. Finalmente hice el 8º mejor puesto. No me encontré muy a gusto con el coche y tuve algún problema de reglajes.

En el sorteo de la parrilla de salida de la primera semifinal a Himar le tocaba el octavo puesto.

Sábado 21

12:55h: 1ª Semifinal (10 vueltas).

Himar: "Realicé una salida muy buena, pasando a ser 4º en la primera curva, después de un adelantamiento en el último momento a Sebastián Moreno y a Pablo Montilla.

Ya en la 1ª vuelta me coloqué en 3ª posición para luego, y después de otra vuelta luchando con Castor Benitez, lo rebasará y me colocara en 2ª posición. Empecé a recortar distancias con Bruno Méndez, que se había escapado un poco, hasta tal punto de quedarme muy cerca de él. Llegué a llevarle más de 4 seg a Castor.

Restando 3 vueltas para acabar comencé a tener problemas con el cambio, aparte de que surgieron algunos problemas con el

subviraje de la dirección. Todo ello llevó a una apasionante y bonita lucha con Benitez, teniendo un mano a mano muy intenso, en el cual entramos prácticamente en paralelo en la línea de meta.

Domingo 22

09:30h: 2ª Semifinal (10 vueltas). Salida en orden inverso a la primera semifinal, lo que le situaba 7º en la parrilla.

Himar: "Esta salida fue un poco más difícil y conflictiva. Tan solo recuperé dos posiciones y pasé a ser 5º. Tras superar a Valles obtuve la 4ª plaza en el grupo de cabeza. Ro-dé 4 vueltas ahí, hasta que tuve un percañe en el final de recta cuando me disponía a pasar a Méndez. Este se cerró y no pude hacer nada para mantenerme en el asfalto, saliendo a la hierba y evitando una colisión.

Conseguí en solo tres vueltas remontar desde la 12ª posición hasta la séptima, cuando pararon la carrera por

un pequeño toque entre Moreno y Micro, que no tuvo ninguna consecuencia, viéndome relegado entonces a la 9ª posición, pues se contó el paso por recta de la vuelta anterior.

15:45h: Final (14 vueltas). Parrilla de salida según clasificación de las dos semifinales anteriores. Obteniendo Himar la sexta plaza de la parrilla.

Himar: "Después de la salida me coloqué en el grupo de cabeza, entre los tres primeros posicionados, teniendo algunos problemas de caja de cambios y empezando a perder cada vez más.

Después de 4 vueltas en las que parecía que el problema no se arreglaría comenzó a funcionar todo algo mejor y me tocó volver a remontar desde la 8ª posición hasta que el cambio terminó por romper y quedarme sólo con la 4ª velocidad, que además no enganchaba lo

suficiente. Al final acabe la carrera como puede, en la 9ª posición y después de dos vueltas con 1 sólo cambio.

Conclusiones del fin de semana Himar

"fue una verdadera pena el resultado, ya que venía con mucha confianza a Jerez, pero bueno, las carreras son así de crudas. Salgo también un poco disgustado por la rotura del cambio, algo que en mi coche no parece tener solución, ya van cinco veces. Aunque todo se decide en Montmeló el 11-12 de Noviembre, siento impotencia al ver todos los puntos que se han escapado por esta rotura, pudiendo haber estado en la 1ª posición y con un amplió colchón de puntos. Espero tener más suerte en la última carrera y poder luchar por el campeonato."

Dpto. Prensa Club Deportivo Himar Racing.



La rigurosa igualdad hace que todas las carreras tengan su emoción y su competitividad. Solamente la habilidad, las manos, el temple y la suerte, influyen en los resultados desequilibrando la balanza.



Proyecto de convivencia, de campeones, sin moto En Asturias, ¡Cerca del cielo!

Cuando te apasiona el motociclismo siempre sueñas con momentos mágicos: conocer a Kenny Roberts, Kevin Schwantz, Mick Doohan, Va-lentino Rossi, Nicky Hayden, Álvaro Bautista; y muchos más sueños e ilusiones. Por suerte, la mayoría de esas situaciones las he vivido y disfrutado gracias a gente que de una manera desinteresada me han llevado al cielo. Siempre tienes mil anécdotas para contar y para vivir, y no faltan nuevas ilusiones.

Proyecto sin motos

Allá por el mes de abril, Carbone, sí, sí, Marcelo Carbone, y muy lejos de España, en el Gran Premio de Turquía me comentaba una idea que tenía en mente para realizar: reunir a 20 o 25 pilotos del mundial en un evento donde no estuvieran presente las motos pero sí la convivencia.

El plan se concreta

Pero fue por el mes de septiembre cuando Rey "Carbone" me invita a la reunión que ya tiene forma: Principado de Asturias. A partir de ahí las noches eran muy largas y los días de 25 horas, pero llegó el momento de partir hacia Oviedo. Allí me reuní con nada más y nada menos que Nico Terol, Fabricio Perren, Jordi Carchano, José Luis Cardoso, Julián Miralles, Julito Simón, Jordi Durán, Héctor Faubel, Manuel Hernández, Alvaro Bautista, Alvaro Molina, Ander Vilariño, Sandro Cortese, y un grupo de personas magníficas dispuestas a darnos lo mejor de esta encantadora región.

Ayudas del Principado

El gobierno del Principado puso todos los medios para que la estancia fuera algo más que una simple visita. El grupo fue recibido en la sede del gobierno por el presidente del Principado. De allí al primer lugar mágico: Pola de Somiedo. Tras pasar la noche en casas rurales iniciamos una caminata hacia el parque, declarado reserva de la biosfera por la UNESCO, donde se encuentra una de las mayores reservas del oso pardo, y el urogallo can-tábrico, sin duda los animales somedanos emblemáticos por excelencia. Por la tarde visitamos el Lago del Valle en un paseo a caballo. Paraje natural de una belleza extrema. Visita sorpresa a un colegio de pequeños donde viví emociones que no puedo narrar. Las caras de los *enanos* entrevistando a Cardoso, Carchano, Miralles, ... lo decían todo. Luego llegaría Belmonte de Miranda, donde también

fuimos recibidos por su alcalde ofreciendo una hospitalidad digna de todo elogio. Paisaje caracterizado por elevadas crestas y valles angostos que lo convierten en un terreno muy atractivo. La noche nos deparaba una nueva sorpresa que consistía en la Ruta del Tren Histórico de FEVE con destino Arriendas.

Convivencia total

La siguiente etapa, la más dura y preciosa del encuentro, era la subida a Bulnes con destino al Pico Urriellu, junto al Naranjo de Bulnes. La dureza del ascenso y la armonía del grupo tienen su máxima expresión en el desarrollo de este día. Deportistas jóvenes y muy fuertes, otros que arrastran lesiones, importantes, algunos acompañantes con poca actividad en sus cuerpos, hicieron que se produjeran los momentos más bonitos que jamás soñé ni pensé tener con estos chavales. Ver a Julián Miralles, joven que ha tenido que superar lesiones muy graves, ayudar a sus compañeros a pasar un riachuelo, o a Julián Simón, que hace unos meses se rompió el fémur, subir por rocas resbaladizas y entregarse totalmente para llegar pletórico; a todo un joven veterano como José Luis Cardoso disfrutar de la montaña lejos de su Sevilla, fue sencillamente maravilloso. La llegada a la base del mítico Naranjo de Bulnes, donde recientemente se ha creado la ruta de más dificultad de escalada del mundo, fue todo un lujo. Otro momento mágico.

Descenso del Sella

El parador de Cangas de Onís fue el encuentro entre pilotos y piragüistas para el Descenso del Sella del día siguiente. Todo un elenco de campeones se daban cita para el "I Descenso Otoñal del Sella", Manuel Bustos, Héctor Cubelos, "lalo", "Kiko", y una larga lista de laureados piragüistas que formaban el K2 con los pilotos. Antes de la bajada en piragua visitamos el santuario de Covadonga con una entrega floral a la Virgen. El evento se realizaba con todos los honores de esta prestigiosa competición con izada de bandera, himnos, y demás ceremonias. Más tarde la sede de sidra el Gaitero nos acogía para una comida típica. Luego visita al Acuario de Gijón y cena de fin de reunión.

Experiencia genial

Destacar sobre todo la unión de un grupo de deportistas con espíritu claramente ganador y competitivo pero

que han desarrollado lo mejor de todos ellos: la amistad y el compañerismo, la humildad y la solidaridad, el entusiasmo y la ayuda, la ilusión y la alegría. Y la sencillez de todo un campeón del mundo como es

Álvaro Bautista que quiso ser tratado en todo momento como uno más de sus compañeros. Gracias pilotos. Gracias Gobierno del Principado, gracias Marcelo, Gemma, Casi, Jorge, Falín, Santi, Pepe,

Esther, Peña, y todos aquellos que me han hecho disfrutar de una tierra acogedora, una gente amable, un paisaje único, y de los mejores días de mi vida. El motociclismo nos ha unido a todos.

Texto y Fotos: **Yiyo Dorta**



Subida al pueblo de Bulnes



Niños en el cole. Ilusiones con los pilotos



La expedición con el Naranjo de Bulnes de fondo



Recepción con el presidente del Principado de Asturias



Bajada del Sella. En cabeza Bautista y Cardoso



Miralles, campeón de la vida, and Yiyo Dorta en Covadonga



Momento mágico. Llegando al Naranjo de Bulnes

Mezcla de fuerza, robustez, lujo y confort Un todoterreno diferente: HUMMER 3

Está claro que estamos claramente ante un **automóvil de capricho**. Posee unas virtudes extraordinarias. Hay dos momentos en los que se le saca partido especialmente: uno en la **práctica del 4x4**, y otro en la **ciudad o lugares de recreo**, donde hará girar muchas cabezas a su paso.

Comenzando por la ciudad, el Hummer H3 se mueve con facilidad, y una vez acostumbrados a su peculiar contorno vemos como cabe por donde cabe cualquier otro todoterreno. De hecho por longitud es bastante más compacto que algunos otros. **Su conducción es agradable**, con el cambio automático resulta muy cómodo, **su andar es muy fino gracias a la suavidad y sonido del motor**, y la elevada altura a la que se va sentado permite una clara situación de dominio. Está claro que el Hummer es un vehículo diferente, y lo más parecido a la expresión de "es un tanque". El consumo es elevado (como media ha homologado algo más de 13 l/100 km), pero tampoco asusta, y en cualquier caso no debe ser impedimento en ningún caso cuando estamos ante un vehículo de su precio.

Salimos a autovía y el Hummer alcanza las velocidades máximas legales rápidamente, y **hasta ese momento se conduce con precisión y suavidad**. Además, las **blandas suspensiones** repercuten en un buen grado de **confort** si aparecen baches, filtrando éstos sin incomodar a sus ocupantes. Hasta aquí todo bien. El problema viene si se quiere ir más rápido o practicando conducción cercana a deportiva por zonas viradas (algo para lo que el Hummer H3 no está concebido), momento en el que se pone de manifiesto que ni su "esqueleto", ni la puesta punto de las suspensiones, ni el peso del conjunto le permiten muchas alegrías.

Pero vayamos a su terreno favorito, los caminos o, todavía mejor, las zonas más complicadas. **Sus cualidades "off road son excelentes**, y como guinda al pastel acostumbrarse a utilizar sus sistemas de ayuda a este tipo de conducción son "juego de niños". Nada de palancas en las que buscar la posición, de si la reductora ha entrado, o de si hemos conectado la tracción total. En el Hummer H3 la tracción es permanente a las cuatro ruedas, y lo demás todo con botoncitos: uno de ellos para la reductora, otro también para reducir pero con un desarrollo no tan corto, y otro más para

bloquear el diferencial y salir airoso de las situaciones más comprometidas (alguna rueda en el aire). En definitiva, **eficaz y fácil de usar**. Ahora bien, hay que decir que otra de las grandes ventajas para que el Hummer H3 se tan bueno en campo son sus ángulos de ataque y salida y las suspensiones de largo recorrido, de forma que hay que pasar por un obstáculo tremendamente difícil para quedarse atascado con él. Sencillamente **es de lo mejor en campo**.

Es curioso que el Hummer H3, aunque delante lleve suspensión independiente de triángulo, **atrás recurre a las tradicionales ballestas**. Es un **TT auténtico**, robusto y en campo se desenvuelve de maravilla, aunque como es lógico con ese planteamiento del eje trasero no se le puede pedir un comportamiento en asfalto de primera. En definitiva, el Hummer H3 es el coche ideal para perderse por el campo, bien realizando travesías o bien practicando el 4x4 en un circuito. También lo es para tener la satisfacción de poseer un **vehículo diferente, exclusivo y robustísimo**.

Medidas atléticas

El Hummer H3 no pasa desapercibido, podemos decir que incluso **llama más la atención que cualquier superdeportivo** tipo Porsche 911 o Mercedes SL. Aunque en el caso de H3 las medidas ya son más parecidas a lo que estamos acostumbrados (**4,74 metros de largo, 1,90 metro de ancho y 1,89 metros de alto**), sus trazos son similares a los del espectacular H2. Se desmarca del resto por tres aspectos principalmente: su **elevada altura de cintura**, la identificativa **parrilla** delantera cromada, y la gran superficie de chapa y **pequeñas ventanillas** que le hace parecer casi un vehículo blindado.

Texto: Sergio de Mesas
Fotos: José de la Riva



El impresionante aspecto del HUMMER3 no deja lugar a dudas. Estamos ante un todoterreno capaz de todo



De líneas modernas y atractivas pero sin negar su clase



Un interior y unos acabados que no tienen nada que envidiar a un coche con un gran acabado. Asientos y volante de cuero.



En el pase de rueda de aspecto robusto destaca el tapón de llenado. El portón, que incluye la rueda de repuesto, deja al descubierto un generoso maletero.

Campeón Absoluto Regional Rallyes de Asfalto 2006 José A. Torres: Campeón de Canarias

Queremos llevar a todos nuestros lectores, a través de una serie de entrevistas, la más completa información sobre los personajes del mundo del motor a los que, poco a poco, haremos desfilar por las páginas de nuestro periódico mensual.

En este número les hacemos llegar lo que nos contó el recién proclamado Campeón Absoluto de Rallyes de Asfalto de Canarias. Como todos ustedes saben: José Antonio Torres Bethencourt.

Los que nos enorgullece- mos de conocer un poco a J.A.T. podemos decir que es un hombre con todos los ingredientes para ser un ídolo. **Es humilde pero grande**, es comedido en sus comentarios pero habla muy claro en los tramos cronometrados, tiene ése "puntito" de timidez que contrasta con su pasión por el deporte que practica, es un **fiel defensor de sus principios**, amigo de sus amigos, **noble pero depredador** cuando compite, emotivo pero frío y calculador cuando es necesario. Es, en definitiva, lo que se conoce como **una excelente persona y, además, un auténtico deportista**.

Pregunta: Algunas fans me han pedido que te haga unas cuantas **preguntas personales**. Entre otras los años que tienes. ¿Les puedes contestar?

Respuesta: Nací en el año 1972

P.- Eres un señor casado

R.- Si. Y tengo dos niñas. Paola de 8 y Yanire de 7 años. Desde aquí un besito para cada una

P.- Que **son las niñas de tus ojos**

R.- ¡Imagínate!. **Son mi mayor tesoro**

P.- Querido José Antonio, ¿**por qué los coches?**

R.- Porque **me apasionan los rallyes**. Desde pequeño sentí una pasión incontrolada por las carreras. Son muy atractivas

y no paré hasta tener mi propio coche y hacer mi primera carrera. Es un deporte muy arriesgado y para personas activas como yo.

P.- ¿Hay antecedentes en tu entorno que te hicieran ir a parar a esta faceta deportiva?

R.- No, yo **he creado escuela en mi familia**. Antes nadie me entendía, y ahora son todos fanáticos.

P.- ¿**Cuándo empezaste a correr?**

R.- Ayer, en 1995, con un Renault Clio Williams en el Rally Villa de Adeje

P.- Aparte de los rallyes, ¿otra modalidad?

R.- Si en Montaña, como saben, pero me quedo con los rallyes. Para mí no hay nada que se le puede comparar. Sacan lo mejor de mí.

P.- Y, ¿En otro deporte?

R.- De forma federada el fútbol, como aficiones bicicleta, squash y tenis. ¡Ah! y el **fútbolín**, mi afición favorita

P.- ¿Qué haces **para estar en forma?**

R.- Sigo jugando a fútbol e intento hacer **footing, natación y bici**. No descuido la forma física. Es muy importante para mí.

P.- Aparte de los coches, ¿**Cuáles son tus aficiones?**

R.- El deporte en general y **estar con mi familia** donde ellos decidan

P.- Participaste en pruebas en la península. ¿Qué recuerdas de aquella época?

R.- Un año muy **ajetreado y bonito** en el que hice muchísima amistad con muy buenos pilotos y organizadores

P.- ¿Conseguiste los fines que te habías programado?

R.- **No me arrepiento de nada** de lo que he hecho hasta ahora, y menos de mi etapa en península

P.- ¿Te gustaría volver a correr en el nacional?

R.- Si pero con muchas condiciones, **cuando me llegue la oferta, si llega algún día, hablaré**.

P.- ¿Puedes destacar las diferencias entre **correr en canarias o en la península?**

R.- En canarias estamos viciados, muchas veces son los mismos tramos pero porque físicamente estamos limitados. **Hay que cambiar el chip de conducción** cuando vas a la península, sobre todo por la climatología pues allí te encuentras de todo: tierra, agua, seco, niebla, nieve

P.- En canarias disponemos de **una afición como en pocos sitios**. ¿Estás de acuerdo con esta afirmación?

R.- **Totalmente de acuerdo**. Cuando corro no paro de sorprenderme con la cantidad de amigos que hemos ido haciendo por toda canarias. En el rally de Granada de este año fue algo especial que no había visto ni vivido nunca. Cuando pasé por el tramo de Atogo tanto desde la autopista como toda la afición de las paellas se giro y empezó a aplaudirnos uff aún se me ponen los pelos de punta de recordarlo.

P.- Desde el punto de vista organizativo, ¿crees que **en canarias estamos por delante?**



La temporada 2006, para J.A.T. y Mahy, ha sido espectacular. Han ganado todo a lo que optaban al inicio de temporada

(Sigue en Pag 9)



14.500€*

Llévate 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.



12.500€*

Llévate un Renault Mégane 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.

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

Asfalto Provincial 2006 de Tenerife. y Gran Canaria

José A. Torres: Campeón Absoluto

R.- Lo hacemos bastante bien. No hay nada que envidiar

P.- A lo largo de la vida de cualquier deportista hay momentos buenos y menos buenos. En la tuya, **¿Cuáles han sido los peores?**

R.- No los tengo, voy al automovilismo a disfrutar aunque la pasada subida a Tamaimo fue muy triste y el peor sin duda.

P.- Y, ¿los buenos?

R.- La cara de todo el equipo cuando ganamos por segunda vez el título de Campeones de Canarias

P.- En la temporada que está terminando, englobado en el equipo del Grupo Alemán que fue presentado, a principios de la temporada, en un bonito acto en un gran local del sur, ha habido algunos problemas; inicio complicado, algún rallye sin puntuar. Al final se ha conseguido el campeonato, pero ¿has echado algo en falta?, **¿te sentiste apoyado al mejor nivel por tu equipo?**

R.- Siempre me he sentido muy apoyado por mi equipo y no hubo complicaciones. Fue la prensa quien dijo que la cosa se complicaba pero nunca lo vi ni lo sentí así.

P.- Durante los años que llevas corriendo has tenido muchos copilotos, **¿qué importancia le das a quien va sentado a tu derecha?**

R.- Tener un verdadero amigo en el lado derecho

P.- Un copiloto no gana un rallye pero puede ayudar a perderlo. ¿Estás de acuerdo con esta afirmación?

R.- No para nada. Un copiloto gana exactamente igual que el piloto y que el resto del equipo, todos ponemos nuestro granito de arena. Además, **el copiloto es el que te guía en todo momento**, dentro y fuera del tramo.

P.- Entre todos, los que han participado contigo, seguro que unos han sido un poco mejor y otros "menos mejor". Pero, ¿con cual te quedarías?

R.- Por amistad Víctor Pérez, pero el que tengo es sin duda el mejor (Mahy García)

P.- Ramón Rodríguez, el magnífico mecánico y preparador, (que, por cierto, como curiosidad y salvando las distancias, antes de ser tu

asistencia fue **ila mía!**) ha estado al frente de un gran equipo. Seguramente tienen "parte de culpa" en los éxitos obtenidos. ¿Qué puedes decir de "los muchachos"?

R.- Si yo estoy corriendo es por culpa de Ramón. Prácticamente, todo lo que sé de rallyes me lo ha enseñado él y además lo considero uno de mis mejores amigos

P.- Por favor, J.A., cuéntales a los lectores alguna **anécdota** que tú creas interesante y digna de destacar.

R.- Uffff tengo tantas. Hay muchas. Por ejemplo, ir a reconocer los tramos y estar más pendiente de buscar un fútbolín, que de coger las notas, para darles caña a Víctor Martín y a José C. Déniz.

P.- Eres un hombre importante en el mundo del automovilismo y ahí quedarán todos los éxitos que has logrado. De cara al futuro, ¿Dónde te gustaría llegar?, **¿Tienes alguna meta?**

R.- Mis metas las he conseguido ya, aunque sigo soñando no debo hacerme ilusiones

P.- En algún momento me gustará tratar con Víctor o algún responsable del equipo Grupo Alemán para saber como ven lo conseguido en 2006. El máximo campeonato se logró por parte de Torres/Mahy pero en el equipo había más componentes. **¿Crees que estuvieron todos al nivel que se esperaba?**

R.- Siempre se puede mejorar, pero **todo el mundo ha intentado hacer lo mejor posible** y somos amigos, una familia.

P.- No se sabe nada, aunque hay rumores en la calle, sobre el futuro del equipo. **¿Sabes lo que va a pasar el próximo año?**

R.- No me interesa hasta que se termine la temporada presente

P.- En caso de que, por una u otra causa, no continuaras dentro del actual equipo. **¿Tienes algún proyecto?**

R.- De momento **no hay nada**

P.- A pesar de todas las crisis. El mundillo de los rallyes ve cómo el parque de vehículos se actualiza año a año. Las inscripciones son cada vez más numerosas.

¿Crees que se debería controlar de alguna forma para que no se vaya de las manos de los organizadores?

R.- Es complicado para el organizador tanto vehículo pero también entiendo al deportista que está empezando. **Habría que tomar alguna medida** de reparto por las distintas pruebas pero yo no tengo la clave

P.- Eres un perfecto conocedor de los rallyes y su historia, ¿Quién es para ti **el mejor piloto de la historia** a nivel mundial?

R.- Nunca he sido fanático de nadie aunque puedo acordarme de **Kankunen, Makkinen, Sainz y por supuesto Sebastián Loeb**, que sin lugar a dudas que es el único me ha deslumbrado. Soy un fanático de su conducción.

P.- Y, ¿A nivel canario?

R.- Hay buen nivel. Recuerdo con respeto y admiración **Carlos Hafner**. De lo más reciente me quedo con la forma de trazar de **Ricardo Avero**, la rapidez de **Luis Monzón, Goyo Picar** y su frenada y la agresividad de **Jose Maria Ponce**.

P.- En Fórmula 1 últimamente ocurre una cosa que no deja de ser curiosa. Por lo general, los españoles somos **ferraristas** pero, de un tiempo a esta parte, nos gusta que las carreras las gane ése piloto asturiano que todo el mundo conoce como **Fernando Alonso**. **¿Qué cualidad destacarías de su persona?**

R.- Me da la sensación de que es escandinavo porque **es muy frío** y eso es muy bueno para las carreras, ilo admiro!

P.- Hablando de automovilismo. **Estamos ante un deporte de riesgo**. Muchos participantes parece que no tienen conciencia de ello e intentan escatimar dinero en seguridad o no utilizan los elementos obligatorios de la forma que sería deseable. Yo siempre digo que la forma más segura, a mano de cualquiera, para ir deprisa con un coche es participar en alguna prueba organizada de forma legal. Mejor que ir rápido por cualquier carretera o autopista. A pesar de todo en Tamaimo, donde la seguridad y la organización brillaron a un gran nivel, tuvimos la desgracia de que un compañero

perdiera su vida practicando lo que le gustaba. **¿Crees que habría que cambiar algo para de evitar episodios indeseables?**

R.- No soy la persona que tiene que decidirlo, pero cuanto más seguridad mejor, Lo de Tamaimo fue un terrible infortunio. Una mala suerte.

P.- Agradeciendo tu amabilidad y la atención que siempre nos has dispensado, aun cuando algunas veces hayamos rayado en la incomodidad, te invitamos a que te dirijas **a tu afición, a esos miles de aficionados** que te siguen y te aplauden desde las cunetas y a nuestros lectores como creas oportuno.

R.- No tengo palabras. A la afición, **la mejor del mundo**, le tengo que agradecer su continuo apoyo y su "empuje" desde las cunetas. Son parte importante de mis éxitos y se lo merecen todo. A ustedes les agradezco todo el apoyo que siempre he recibido y espero que nuestro nivel de amistad nunca decaiga.

Enhorabuena, J.A. por tu extraordinaria temporada y gracias por hacernos disfrutar tanto. Cuentas con nuestro cariño, respeto y admiración.

José de la Riva

PALMARES DEPORTIVO DE JOSE ANTONIO TORRES	
1995	Primer Rally: Villa de Adeje Campeonato de España. Renault Clío Williams
1996	Renault Clío Williams; 2º de la F-2, 1º Clase 6, 4º de la copa Renault Clío Williams
1997	3º Clasificado de la Copa Renault Clío Williams 1º Clasificado de la clase 6
1998	2º Clasificado de la Copa Saxo Shell Autolaca Ganador del Volante RACT
1999	Campeón de la Copa Saxo Shell Autolaca en Rallyes de Asfalto y Montaña 2º Puesto absoluto del provincial de Tenerife de Rallyes de Asfalto Mejor deportistas del Municipio de Arona
2000	Campeón de la Copa Saxo Shell Autolaca en Rallyes de Asfalto y Montaña Piloto semi-oficial de Citroen España Saxo Kit Car Piloto Oficial de Citroen Autolaca con el Zx Carrera de Campeones: 1º de Tenerife, 2º de Canarias, 2º por equipos de España
2001	Piloto Oficial del equipo Winston Spirit Autolaca: 1º de la F-3 Piloto Semi-oficial de Citroen España Saxo KIT CAR
2002	Piloto semi-oficial de Citroen España SAXO KIT CAR. 3º absoluto en el Rally Mediterráneo Piloto oficial de Citroen Autolaca Citroen Zx y Xsara
2003	Año de descanso obligatorio tras varios años de competición
2004	Campeón Provincial de Montaña en la categoría CM (barquetas) Campeón Interinsular de La Palma absoluto
2005	Campeón Absoluto del Regional de Rallyes de Asfalto Renault Megane Kit Car Campeón del Provincial de Tenerife Renault Megane Kit Car Mejor Deportista del municipio de Arona
2006	Campeón Absoluto del Regional de Rallyes de Asfalto Renault Megane Kit Car Campeón Absoluto del Provincial de Tenerife Renault Megane Kit Car Campeón Absoluto del Provincial de Las Palmas Renault Megane Kit Car

Cto. de Las Palmas para José Antonio Torres XXVIII Rallye Isla de Lanzarote

En el incomparable marco de la Isla del Timanfaya y el Tinecheyde se celebró el vigésimo octavo Rallye Isla de Lanzarote Ciudad de Arrecife.

Cuarenta y nueve fueron los equipos que se inscribieron, cuarenta y dos tomaron la salida y treinta y uno fueron los que llegaron al podium final, once se retiraron por diversos motivos, la mayoría por avería en sus mecánicas debido al fuerte ritmo impuesto en las largas rectas de los tramos por donde transcurría el Rallye.

J. A. Torres avería

El lanzaroteño Samuel Lemes y Jonathan Lemes fueron los más rápidos de la jornada alcanzando la victoria final, no sin tener antes tener la fuerte oposición del actual campeón regional José Antonio Torres y José Carlos Déniz que en el primer tramo de la mañana (Tabayesco - Los Helechos) marcaba el mejor tiempo sacándole 7,1 segundos al alcalde de Tinajo Jesús Machin y Juan Arencibia (Skoda WRC) y 8,1 a Samuel Lemes (Ford Escort WRC), tercer clasificado, eso hacía presagiar una aplastante victoria de Torres con su Maxi Megane, pero en el segundo tramo de la mañana, y a mitad del mismo, un cable suelto en la bobina de su motor le hizo descender hasta la cuarta posición desvaneciéndose así las opciones a conseguir una nueva victoria, pero no al campeonato de las Palmas, el que consiguió manteniendo el cuarto lugar en la tabla clasificatoria una vez encontrada la avería por sus mecánicos.

Vence Samuel Lemes

Eso no desmereció en lo más mínimo la victoria de Samuel Lemes, que con una vertiginosa conducción en los rapidísimos tramos del rallye logro llegar a la meta final distanciado a 12,6 segundos de Jesús Machin tercer clasificado. La quinta posición y 1º del grupo N fue para Benjamín Abella con el Evo VII sin oposición después de la rotura de la caja de cambios del recién estrenado Evo IX de Yerai Lemes, obligándole a la retirada en el cuarto tramo de la mañana cuando estaba a 10,6 segundos de Avella, la segunda posición del grupo fue para el Gran Canario Antonio Ortega y Luís Fernández con su SEAT León y la tercera para José Levi y Rodrigo Jorge con Renault Clío.

Juan Luis Cruz fuera

Juan Luis Cruz y Carlos Arocha con el Subaru WRC, se retiraron en el segundo tramo de la mañana (La Santa-Los

Cuchillos) después de hacer un recto en una curva de derechas saliendo de la carretera y no pudiendo sacar el vehículo cuando estaba clasificado en cuarta posición a 10,4 segundos de José Antonio Torres.

Buena organización

Magnífica la organización de la Federación de las Palmas comandada por el incomcombustible Miguel. A. Domínguez, presidente de la escudería Maspalomas que, en todo momento, estuvieron a la altura de las circunstancias con broche final digno de un mundial en el tramo espectacular, ciudad de Arrecife, último del Rallye, con victoria de José. A. Torres en la explanada del muelle en presencia de miles de aficionados.

Trofeos

En el desafío Peugeot, la victoria fue para el equipo formado por Raúl Quesada y Daniel Rosario, seguidos en segunda posición por Victorino Concepción y Iván Miranda la tercera para Aíran Fumero y Roberto Reverón, José Luís Barrios tuvo una salida de carretera sin consecuencias.

El trofeo neumáticos José Luís fue para el único participante Martín Viera y Francisco Pérez con Toyota Estarlet.

Un año más el ayuntamiento de Arrecife de Lanzarote aportó todo el apoyo para que se celebrara esta nueva edición, un Rallye que aunque la mayoría de equipos participantes fueron foráneos, conocedores de los escalofriantes tramos conejeros, la victoria final se la disputaron entre pilotos locales.

Texto y Foto: Sergio de Mesas



Gran Premio de la Comunidad Valenciana La gran TRACA FINAL en Cheste

Aunque tras el GP de Estoril las dudas nos habían asaltado y había dejado el campeonato abierto tras 16 carreras disputadas, el regreso a casa les sentó estupendamente tanto a Jorge Lorenzo como al equipo español HRC Repsol. En un circuito de Cheste lleno hasta la bandera tan sólo Héctor Faubel hizo sonar el himno español.

Un valenciano en lo más alto

Álvaro Bautista llegaba a casa con ganas de festejar su título, logrado en Australia semanas antes, con la afición española. Tras conseguir la pole position el piloto talaritano, no pudo aprovechar su situación en parrilla y realizó una mala salida. Tuvo que remontar hasta llegar a liderar la carrera con su compañero Faubel a rueda mientras el recién llegado Pol Espargaró defendía una notable sexta posición ante Pesek. Sin embargo Bautista con problemas de motor en su nueva Aprilia 2007 no tiene más remedio que perder posiciones y defenderse a golpe de frenadas magistrales del empuje

del de Derbi, quien también ha dejado a Espargaró rodando en tierra de nadie. Por delante Faubel se escapa y logra una merecida victoria ante su afición y en su circuito. Kallio roba in extremis la segunda plaza a Sergio Gadea y relega a este al tercer cajón del podio. Bautista pasa cuarto bajo la bandera a cuadros, Pesek quinto, Espargaró sexto y séptimo Pablo Nieto, quien se despide de la categoría de 125 cc para unirse a la próxima temporada a BQR en 250 cc.

Tres de los cinco primeros puestos de la clasificación final de la categoría están ocupados por españoles: Bautista, Kallio, Faubel, Passini y Gadea. Álvaro Bautista dará el salto a la categoría del cuarto de litro pero no hay de que preocuparse, la cantera viene pisando fuerte.

Por dentro y por fuera

Tras el discreto papel de Jorge Lorenzo en Portugal, y aunque conservaba el liderato de la general, el campeonato se puso un poco más cuesta arriba para el piloto de Fortuna. Sin embargo Cheste resultó un circuito complicado para su máximo rival Andrea Dovizioso. Sólo pudo lograr un séptimo puesto en la parrilla después de los en-

trenamientos oficiales mientras que Lorenzo se situó segundo por detrás de la KTM de Aoyama. El piloto mallorquín realizó una buena salida y conservó su segunda posición pero en la cuarta vuelta comenzó a perder posiciones y vimos como Dovizioso le ganaba la partida y se situaba por delante del español. Pero la actuación estelar del día sería para un indescriptible Alex Debón, que se situó entre Lorenzo y Dovizioso, y retrás al italiano. El tapón de Debón, piloto probador de Aprilia, dio alas al piloto mallorquín quien comenzó a reducir su diferencia con Barberá. Tras la caída de Aoyama, De Angelis se sitúa en cabeza y Roberto Locatelli pese a haber liderado en ciertos momentos la carrera, cede ante el empuje del piloto de Aspar y no tiene más remedio que conformarse con la segunda plaza. Barberá logra el tercer cajón del podio y Lorenzo pasa cuarto bajo la bandera a cuadros seguido de Debón y Shuei Aoyama. Tras él, el primero de los perdedores Andrea Dovizioso. Manuel Poggiali finalizó octavo y David De Gea, quien sustituía a Martín Cárdenas con la Honda de Repsol, es

noveno.

Jorge Lorenzo logró así su primer campeonato del Mundo y es el segundo piloto más joven en conseguir un campeonato de 250 cc. El 48 llegará a la primera cita del Mundial en Qatar luciendo el Nº 1 en su nueva Aprilia en 2007. Felicidades a Jorge, a su equipo y sobre todo a su familia.

Cayó el rey

Impensable, increíble, impresionante son sólo algunos de los adjetivos que sirven para calificar a la vez el campeonato logrado por Hayden y la pérdida de la supremacía absoluta ejercida hasta ahora por Valentino Rossi en la categoría reina. A pesar de conseguir la pole position en los únicos entrenamientos oficiales del sábado, Il Dottore hizo una mala salida y sólo pudo colocarse séptimo. Por delante un inalcanzable Troy Bayliss, sustituto de Sete Gibernau con la Ducati, que llegó desde el Mundial de SBK para dar una lección magistral a todos los grandes pilotos de Moto GP. Bayliss se colocó en cabeza desde la salida y solo pudo ser su compañero Loris Capirossi quien le siguiera. La mala fortuna, la presión o

quien sabe qué hizo que en la cuarta vuelta, Valentino Rossi se fuese al suelo. Que paradas tiene la vida, Vale se despidió de su campeonato en la misma curva donde en 2001, el que ha sido hasta ahora su máximo rival, o al menos el más odiado, Sete Gibernau celebró su primera victoria en 500 cc clavando en la arena las banderas española y americana. La suerte del campeón quiso que la Yamaha de Rossi no se parara y el punzonero del italiano le hizo subir de nuevo a la moto que tantos quebraderos de cabeza le ha dado esta temporada, para intentar una remontada imposible. Por delante Hayden sólo tenía que conservar su posición y no cometer errores para lograr su primer campeonato en un Mundial. Las Ducati dominaron, pero Hayden cruzó la línea de meta tercero por delante de su compañero de HRC Repsol Dani Pedrosa, que se convierte en el Rookie del año en Moto GP.

Hayden, 25 años, americano de Kentucky ha visto su sueño cumplido y su nombre está escrito ya con el de los grandes campeones del Mundo.

Texto: Eva Avila
Fotos: Yiyo Dorta



En Cheste no cabía un alfiler

wcomerciales.com



El americano de Kentucky ha visto su sueño cumplido y ha conseguido ser Campeón del Mundo 2006 de Moto GP

El secreto del éxito.



0:00:00:00

REC

Tu concesionario Volkswagen

Cuatromoción

Carretera Gral. Hospital Universitario-La Cuesta, km. 0,5 - 38320 La Laguna. Tel. 922 472 020
C/ Ramón y Cajal, 47 - 38006 S.C. de Tenerife. Tel. 922 151 276

Transporter desde 275 euros al mes y sin entrada.

Gastar menos y ganar más, siendo siempre el más competitivo, es el secreto. Aprovecha esta financiación especial y podrás tener a tu alcance toda la fuerza y el poder de carga de la Transporter, pagándola en cómodas cuotas y sin que te cueste un euro de entrada.

No se lo cuentes a la competencia y ven a verla a tu Concesionario Oficial de la Red Volkswagen Comerciales.

Volkswagen Comerciales. Soluciones de peso.



Transporter furgón 1.9 TDI 86 CV, PVP: 18.370 euros impuestos, gastos de matriculación y descuento promocional incluidos. 81 cuotas. Comisión apertura 2.50% (159,25 euros). Precio total aplazado: 23.560,34 euros. TIN: 6,75%. TAE: 7,80%. Oferta Volkswagen Finance válida hasta 31/12/06. Consumo medio (l/100 km): urbano de 9,3 a 12,6 - interurbano 6,5 a 8,2 - promedio de 7,5 a 9,8. Emisión de CO₂ (g/km) 203 a 265.

Siguiendo con la tradición Nuevo BMW Serie 3 Coupé

CANAAUTO presentó en sus instalaciones de Santa Cruz de Tenerife la nueva Serie 3 de BMW. El nuevo coupé tiene un carácter propio. Ello se puede comprobar, a primera vista, ya que sus líneas son más deportivas, marcando formas más alargadas en una carrocería de configuración nueva hasta en los más mínimos detalles. El BMW Serie 3 Coupé es capaz de cumplir, más que nunca, la preferencia de sus clientes por los coches de carácter dinámico y propio.

Diseño propio

El diseño de un coupé está determinado especialmente por su vista lateral. En el caso del nuevo BMW Serie 3 Coupé, la silueta se caracteriza por los pequeños voladizos, la gran distancia entre ejes, su habitáculo muy desplazado hacia atrás, los montantes A sumamente inclinados, las superficies acristaladas más bajas y el suave recorrido de la línea del techo hasta la parte posterior del coche. Los pasos de rueda muy abombados.

Faros bi-xenon

Equipa de serie faros bi-xenon, dotados de anillos luminosos que tienen un propósito doble: por un lado conseguir que el coupé siempre esté visible y, además, que siempre sea identificado como un modelo de la marca BMW.

Dinamismo interior

La imagen de dinamismo y exclusividad que irradia el exterior continúa en el interior con superficies de contornos claramente perfilado y líneas fluidas que demarcan formas cóncavas y convexas. Un interior de alta calidad. Los dos asientos traseros están separados por un apoyabrazos que incluye un vano portaobjetos. La parte superior del tablero está orientada hacia el conductor.

Motores

Tres serán los motores entre los que se podrá elegir en el momento del lanzamiento. El nuevo motor de 3.000 cc de seis cilindros en línea con sistema Twin Turbo, Inyección de Alta Precisión y bloque de cilindros de aluminio se estrena en el Serie 3 Coupé. Este propulsor de 225 kW/306 CV se basa en el exitoso motor atmosférico de seis cilindros, pero establece el inicio de una nueva era en el desarrollo de motores. La combinación de los dos turbos consigue reducir el consumo de combustible bajo condiciones de conducción realistas y prácticas. La combinación también redonda en un dinamismo más eficiente y especialmente fascinante. Tiene un par máximo de 400Nm a partir de 1.300 r.p.m..

También los otros dos motores atmosféricos de seis cilindros tienen una relación óptima entre la potencia, el peso y el consumo.

Chasis moderno

A cualquier velocidad, la agilidad, el agarre a la calzada y la maniobrabilidad son ejemplares. Gracias a su bajo centro de gravedad, a la distribución equitativa del peso sobre los ejes y al reglaje especial de la amortiguación, este coche de dos puertas adquiere cualidades dinámicas impresionantes.

Equipado con un sistema de frenos de alto rendimiento. Los discos tienen un gran diámetro por lo que el coche debe llevar obligatoriamente llantas de 17 pulgadas.

Por primera vez podrá ser equipado con el sistema de tracción inteligente xDrive en vez del sistema de tracción trasera que se ofrece de serie.

Redacción



Molina
Rent a Car
(Coches y Furgones)
CENTRAL Y RESERVAS
922 25 13 58

Telf.: 922 25 13 58
c/ Timanfaya, 6
Camino La Villa - La Laguna

Telf.: 922 27 04 24
c/ Méndez Núñez, 49
Santa Cruz de Tenerife

Telf.: 922 25 08 25
Av. Trinidad, 78
Local Izquierdo - La Laguna

Telf.: 922 32 44 95
Pgno Ind. San Jerónimo
Parcela 12, nº13 Las Arenas - La Orotava

Doble victoria en el nacional de rallyes de tierra Victoria de Dani Solá en Écija/P.Río

El actual Campeón de España de Rallyes de Asfalto, Dani Solá, en Écija y Palma del Río, fue el gran protagonista de la quinta y sexta pruebas puntuables para el Campeonato de España. Dani Solá y su copiloto Xavier Amigo con un Mitsubishi Lancer Evo IX se alzaron con la victoria en las dos carreras celebradas en las poblaciones andaluzas, a pesar de llevar bastantes meses sin correr sobre esta superficie el piloto catalán disputó un rallye perfecto imponiéndose a todos los especialistas nacionales de esta categoría.

Tras conseguir el título en asfalto, Solá no ha querido desaprovechar la oportunidad de disputar estos días más rallyes, con el apoyo de otro campeón, Jordi Zurita, recién coronado Campeón de Cataluña de Rallyes de Asfalto, y de sus patrocinadores tomó parte en las dos citas del nacional de tierra. En la carrera del sábado Dani Solá y Xavier Amigo dominaron con total autoridad y a pesar de la dureza de los tramos y que llevó al abandono de más de la mitad de los participantes, el del RACC consiguió la victoria con absoluta claridad.

En la jornada del domingo el dominio volvía a ser absoluto para el catalán, pero un problema con la caja de cambios le hizo penalizar 40 segundos, a partir de aquí empezó una espectacular remontada que le llevó a superar a su principal rival en el último tramo y a alzarse con esta nueva victoria.

Dani Solá comentó al acabar el rallye, "ha sido una carrera muy bonita, los tramos muy rápidos pero muy complicados, en la carrera del domingo el problema con el cambio nos retrasó, lo que

nos obligó a aplicarnos al máximo para recuperar los segundos perdidos, fue realmente un final muy bonito y las victorias muy importantes .

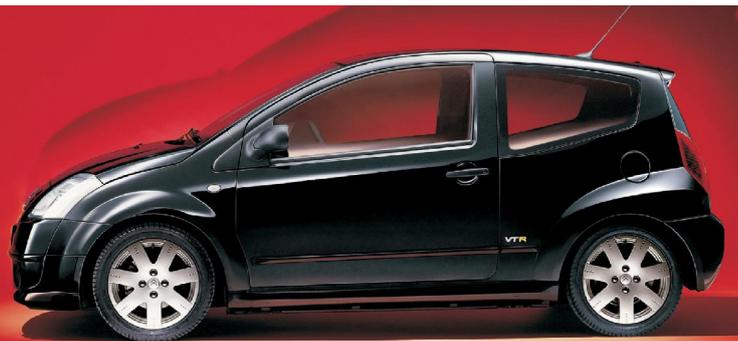
Para Dani Solá el reto no era nada fácil, tantos meses sin competir sobre tierra y ante unos rivales muy preparados, "sabía que sería complicado ya que en el nacional de tierra hay un gran nivel, pilotos como Vinyes y Villanueva van rapidísimos, además se estaban jugando el título. Lo más difícil era coger la forma en tierra tras muchos meses sin competir aquí, conseguir dos victorias en mi reparación no era fácil y más en este certamen, ahora hay vehículos muy preparados y buenos pilotos, con los Grupo N se ha conseguido un coche muy competitivo con un coste reducido, lo que hace que aumente el número de participantes, el nivel y la competitividad . Redacción



El actual Campeón de España de Rallyes de Asfalto, Dani Solá, brilló y dió una lección en tierras andaluzas



CITROËN C2
URBAN SPORTS CAR



CITROËN prefiere TOTAL

AUTO LACA, S.A. Ctra. Gral. de Geneto, 16. La Laguna

Tel.: 922 25 45 49

Santa Cruz: General Mola, 102 • Alvaro Rodríguez López, 30 • Avenida Buenos Aires, 98
La Laguna: Antonio González Ramos, 19 • Marqués de Celada, 85

CITROËN 
NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

En Brasil los acontecimientos fueron favorables F1 - Final FELIZ para F. Alonso

Y llegó el final. En Brasil el equipo Renault recogió el fruto de una elaborada cosecha que fué meticulosamente regada, abonada y meticulosamente mimada a lo largo de toda la temporada. No faltaron algunos nubarrones que a punto estuvieron de tornar la esperada alegría en tristeza. No faltaron piedras en el camino que intentaron hacer descarrilar un proyecto llevado a cabo por un equipo, para mí, de lo más profesional del circo. Si bien no están en lo más alto en cuanto a presupuesto si han sabido trabajar muy en serio y perseguir un fin que no les fue esquivo por segundo año consecutivo.

Lección para el futuro

Y viendo lo ocurrido, con la perspectiva que da el tiempo, me quedan en la memoria las algunas salidas de tono de la todopoderosa FIA y, por que no decirlo, también las de nuestro compatriota Fernando Alonso. Los momentos de duda ante determinados acontecimientos no fueron mas que detalles de poca educación y falta de temple. Es verdad que veinticinco años no dan para más.

Pero los dimes y diretes tendrán, por fuerza, que ser una lección para el futuro y nunca dudar de todo un equipo con un "jefe", Briatore, a la cabeza que no han desfallecido ni han sacado los pies del tiesto. Han ido a lo suyo que no era otra cosa que trabajar y no ganar sino hacer que un "lengüin" se tuviera que bajar de las nubes y pidiera perdón.

Por lo demás una temporada sensacional de Fernando Alonso que nos ha hecho estar pegados al televisor fuera la hora que fuera.

Y todavía más mérito porque ha luchado contra el mejor que no ha sido otro que M. Schumacher. El inicio de tem-

porada de Ferrari no fué malo. Lo cierto es que el inicio de Renault fué soberbio. Cuando llegamos a la mitad del campeonato, en el Gran Premio de Canadá, había ganado seis grandes premios mientras que el alemán había ganado solamente dos. En ese momento la diferencia era de veinticinco puntos y parecía insalvable. Ferrari, con Shumi a la cabeza, no tiraron la toalla y cuando se acabó el Gran Premio de China, faltando solamente dos carreras, estaban empatados a 116 puntos con el germano en cabeza que había ganado un gran premio mas que Alonso.

Las remontadas

Una vez más la regularidad ha sido muy importante. Fernando ha sido una máquina de regularidad. Siempre ha salido en posiciones adelantadas, 7ª posición como más retrasado, lo que le ha permitido subir al podio o ganar. Cuando salió 15º (Hungría) o 10º (Italia) no terminó la carrera.

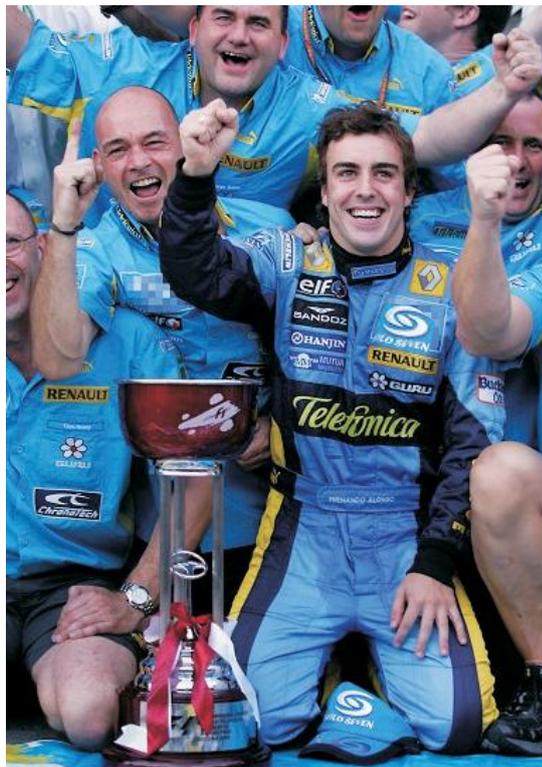
Michael Schumacher también tuvo dos cerros, Australia y Japón, pero fue autor de remontadas históricas que quedarán en la memoria y los vídeos de todos los buenos aficionados. Unas buenas y otras buenisimas.

En Malasia salió el 14º y acabó 6º. En Mónaco salió en última posición, 22º, y acabó 5º. En Hungría salió el 11º y acabó 8º. Pero el colmo, y no va mas, lo hizo en su carrera de despedida por lo que representa el momento tan puntual y en el que todavía tenía posibilidad de ganar su 8º Cto. del Mundo. Salió en 10ª posición y acabó 4º. Pero de que manera. Hizo un carrerón, repartió "lija" de la fina dando una lección de pundonor, deportividad y conducción. Unos adelantamientos espectaculares. Una pasada. Y en su última carrera. Nos dejó tan buen sabor de boca que ya estamos espe-

no. Porque, como los toreros, Michael también un día podría volver. No sería el primero. Mientras tanto, y por si acaso, GRACIAS, gracias por tantos y tantos momentos maravillosos que nos has hecho vivir. Los que seguimos las carreras desde ya hace muchos años hemos sabido apreciar tu arte y tu saber hacer a los mandos de un bólido de Fórmula 1. En otros escritos hemos criticado tus "otros modos" que no nos han gustado tanto pero en este momento hay que aparcarse lo malo y consolarnos intentando no decirte adiós, solamente cabe decirte:

HASTA SIEMPRE SHUMI.

José de la Riva



Tras una emocionante temporada Alonso ha conseguido su segundo campeonato

Cto. de Constructores 2006		
Pos	Constructor	Ptos
1	Renault	206
2	Ferrari	201
3	McLaren-Mercedes	110
4	Honda	86
5	Sauber-BMW	36
6	Toyota	35
7	RBR-Ferrari	16
8	Williams-Cosworth	11
9	STR-Cosworth	1



...ando y deseando su "reloj"

NUESTRA AMPLIA GAMA PUEDE CON CUALQUIER DESAFIO



NISSAN CABSTAR. llévatelo desde:

12.350€*

- Radio de giro de 5,0 metros
- Cabina abatible, fija y doble
- Amplia gama de 2,8 a 4,5 Tn.
- Fácil carrozado.



SHIFT_business

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

ARIMOTOR TENERIFE, S.L.

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

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

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

GARANTÍA
NISSAN
3 AÑOS
100.000km

NISSAN FINANCIACIÓN

*PFF recomendado en Canarias y unidades en stock hasta fin de mes. No incluye Impuestos, Transporte y Nissan Assistance. Campaña Promocional incluida. Caja no incluida. Lubricantes de motor formulados en exclusiva para Nissan de marca Motilber.

www.nissan.es

RESULTADOS DEL GRAN PREMIO DE BRASIL 2006

Pos	No	PILOTO	EQUIPO	Vtas	Tiem/Retira	P.Sal	Ptos
1	6	Felipe Massa	Ferrari	71	1:31:53.751	1	10
2	1	Fernando Alonso	Renault	71	+18.6 segs	4	8
3	12	Jenson Button	Honda	71	+19.3 segs	14	6
4	5	Michael Schumacher	Ferrari	71	+24.0 segs	10	5
5	3	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	71	+28.5 segs	2	4
6	2	Giancarlo Fisichella	Renault	71	+30.2 segs	6	3
7	11	Rubens Barrichello	Honda	71	+40.2 segs	5	2
8	4	Pedro de la Rosa	McLaren-Mercedes	71	+52.0 segs	12	1
9	17	Robert Kubica	Sauber-BMW	71	+67.6 segs	9	
10	22	Takuma Sato	Super Aguri-Honda	70	+1 Vta	19	
11	21	Scott Speed	STR-Cosworth	70	+1 Vta	16	
12	15	Robert Doornbos	RBR-Ferrari	70	+1 Vta	22	
13	20	Vitantonio Liuzzi	STR-Cosworth	70	+1 Vta	15	
14	19	Christijan Albers	MF1-Toyota	70	+1 Vta	17	
15	18	Tiago Monteiro	MF1-Toyota	69	+2 Vtas	21	
16	23	Sakon Yamamoto	Super Aguri-Honda	69	+2 Vtas	20	
17	16	Nick Heidfeld	Sauber-BMW	63	Accidente	8	
Ret	14	David Coulthard	RBR-Ferrari	14	Caja cambios	18	
Ret	8	Jarno Trulli	Toyota	10	Suspensión	3	
Ret	7	Ralf Schumacher	Toyota	9	Suspensión	7	
Ret	9	Mark Webber	Williams-Cosworth	1	Accidente	11	
Ret	10	Nico Rosberg	Williams-Cosworth	0	Accidente	13	

Vuelta rápida: Michael Schumacher 1:12.162

CAMPEONATO DE CONDUCTORES DE F1 2006

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Ptos
1	Fernando Alonso	Español	Renault	134
2	Michael Schumacher	Alemán	Ferrari	121
3	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	80
4	Giancarlo Fisichella	Italiano	Renault	72
5	Kimi Räikkönen	Finlandés	McLaren-Mercedes	65
6	Jenson Button	Británico	Honda	56
7	Rubens Barrichello	Brasileño	Honda	30
8	Juan Pablo Montoya	Colombiano	McLaren-Mercedes	26
9	Nick Heidfeld	Alemán	Sauber-BMW	23
10	Ralf Schumacher	Alemán	Toyota	20
11	Pedro de la Rosa	Español	McLaren-Mercedes	19
12	Jarno Trulli	Italiano	Toyota	15
13	David Coulthard	Británico	RBR-Ferrari	14
14	Mark Webber	Australiano	Williams-Cosworth	7
15	Jacques Villeneuve	Canadiense	Sauber-BMW	7
16	Robert Kubica	Polaco	Sauber-BMW	6
17	Nico Rosberg	Alemán	Williams-Cosworth	4
18	Christian Klien	Austriaco	RBR-Ferrari	2
19	Vitantonio Liuzzi	Italiano	STR-Cosworth	1

SHUMI Y ALONSO EN EL 2006

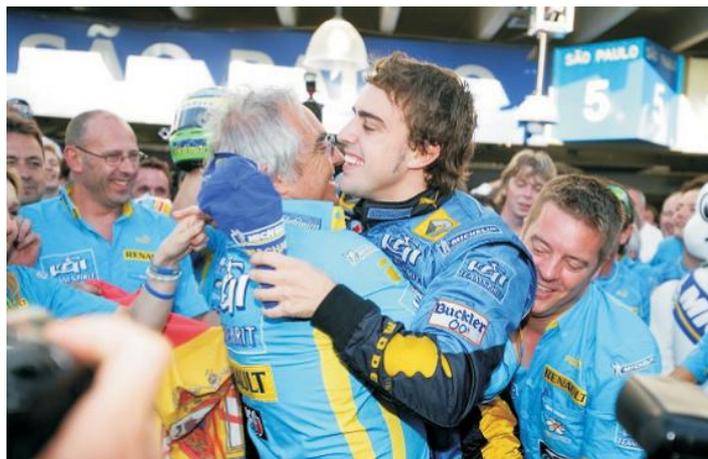
Gran Premio	Fecha	Ferrari		Renault		Dif
		Ptos	Total	Ptos	Total	
Bahrein	12/03/2006	8	8	10	10	2
Malasia	19/03/2006	3	11	8	18	7
Australia	02/04/2006	0	11	10	28	17
San Marino	23/04/2006	10	21	8	36	15
Europa	07/05/2006	10	31	8	44	13
España	14/05/2006	8	39	10	54	15
Monaco	28/05/2006	4	43	10	64	21
Gran Bretaña	11/06/2006	8	51	10	74	23
Canadá	25/06/2006	8	59	10	84	25
EE UU	02/07/2006	10	69	4	88	19
Francia	16/07/2006	10	79	8	96	17
Alemania	30/07/2006	10	89	4	100	11
Hungría	06/08/2006	1	90	0	100	10
Turquía	27/08/2006	6	96	8	108	12
Italia	10/09/2006	10	106	0	108	2
China	01/10/2006	10	116	8	116	0
Japón	08/10/2006	0	116	10	126	10
Brasil	22/10/2006	5	121	8	134	13

Michael Schumacher en 2006

Gran Premio	Fecha	P.Sal	P.Fin	Ptos	Total
Bahrein	12/03/2006	1	2	8	8
Malasia	19/03/2006	14	6	3	11
Australia	02/04/2006	10	Ret	0	11
San Marino	23/04/2006	1	1	10	21
Europa	07/05/2006	2	1	10	31
España	14/05/2006	3	2	8	39
Monaco	28/05/2006	22	5	4	43
Gran Bretaña	11/06/2006	3	2	8	51
Canadá	25/06/2006	5	2	8	59
EE UU	02/07/2006	1	1	10	69
Francia	16/07/2006	1	1	10	79
Alemania	30/07/2006	2	1	10	89
Hungría	06/08/2006	11	8	1	90
Turquía	27/08/2006	2	3	6	96
Italia	10/09/2006	2	1	10	106
China	01/10/2006	6	1	10	116
Japón	08/10/2006	2	Ret	0	116
Brasil	22/10/2006	10	4	5	121

FERNANDO ALONSO EN EL 2006

Gran Premio	Fecha	P.Sal	P.Fin	Ptos	Total
Bahrein	12/03/2006	4	1	10	10
Malasia	19/03/2006	7	2	8	18
Australia	02/04/2006	3	1	10	28
San Marino	23/04/2006	5	2	8	36
Europa	07/05/2006	1	2	8	44
España	14/05/2006	1	1	10	54
Monaco	28/05/2006	1	1	10	64
Gran Bretaña	11/06/2006	1	1	10	74
Canadá	25/06/2006	1	1	10	84
EE UU	02/07/2006	5	5	4	88
Francia	16/07/2006	3	2	8	96
Alemania	30/07/2006	7	5	4	100
Hungría	06/08/2006	15	Ret	0	100
Turquía	27/08/2006	3	2	8	108
Italia	10/09/2006	10	Ret	0	108
China	01/10/2006	1	2	8	116
Japón	08/10/2006	5	1	10	126
Brasil	22/10/2006	4	2	8	134



Tras alguna duda durante la temporada, y desconfianza infundada, Alonso se abraza con Flavio



Alonso dedica su segundo Cto. del Mundo a sus mecánicos

10 y 11 de Nov. 06

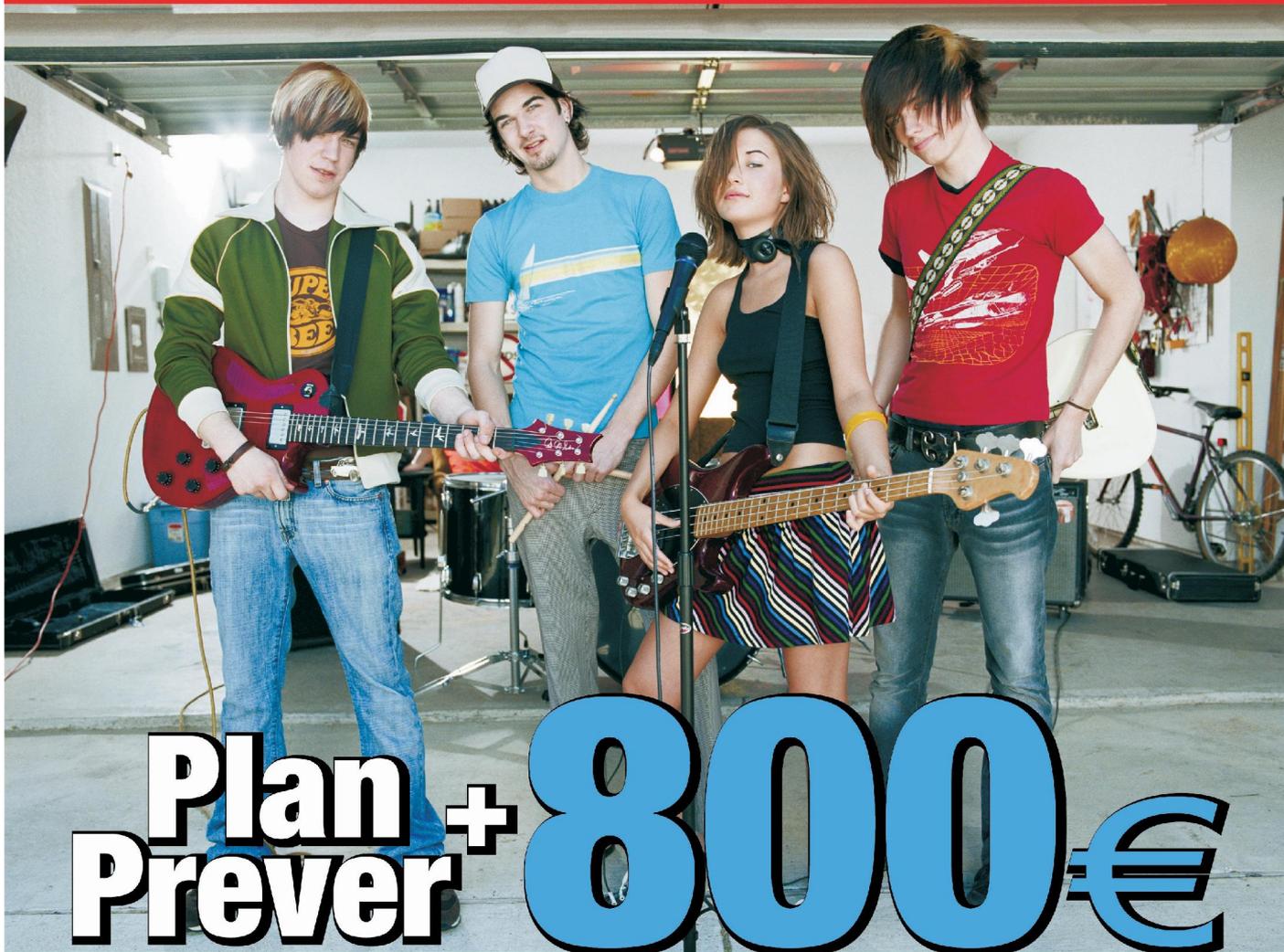
32º Rallye Isla Tenerife

Hatusa

TROFEO

Hatusa
Patrocinador Oficial

¡Ya es hora de echarlos de tu garaje!



Plan Prever + 800€
+ Bluetooth® + Alarma

Porque al comprar cualquier modelo de la gama Corolla, aumentamos en **800€** el Plan Prever y te regalamos el Bluetooth y la Alarma. ¡Recupera tu espacio con tu Corolla!

Gama Toyota Corolla en ciclo combinado: Consumo de combustible entre 5,7 y 7,9 l/100 km. Emisiones de CO2 entre 149 y 190 gr/km



Corolla Wagon

Corolla Sedán

Corolla Hatchback

Corolla Verso



TOYOTA