



MUGELLO Smith, Pasini y Stoner

Págs. 12 y 13

En el Gran Premio de Italia suerte dispar para los españoles.
En 250, Bautista, víctima de los malos modos de Simoncelli.
En Moto GP, Lorenzo con problemas, consiguió ser segundo.

PRUEBA: Renault be bop, pág. 9; **Novedades:** Audi A4 allroad; A5 cabrio, pág. 6
Mercedes E Coupé; Seat Ibiza FR pág 4; Peugeot 3008 y 308 cc, pág.19

Casco SHIRO - Resultado del sorteo Pág. 17

MERCADO del VEHÍCULO de OCASIÓN y EXPO SALDO

del 10 al 14 de JUNIO

este Verano
**NO RECORTES
TU PRESUPUESTO**

sorteo
6000€
en
EUROSALDOS
60 sorteos de 100€

del 10 al 14 de junio



Circuito de velocidad en Tenerife. AHORA o NUNCA. Ya las motos no corren...

La pasada semana una llamada de teléfono me alegraba el día y a la vez me entristecía mucho. Era Fran Alonso, el menor de los Alonso. Él y su hermano habían decidido acudir a correr el Campeonato de España de Velocidad. Me alegré mucho porque es mi campeonato. El CEV me lo ha dado todo en esta labor que hago y es donde mejor me encuentro. Allí me entrego a fondo para la revista MOTOCICLISMO que junto a esta publicación me han abierto las puertas de mi pasión, las motos.

Al principio me resultó ilusionante y desde aquí presto todo mi apoyo a los hermanos Alonso pero, luego, reflexionando me vino la verdadera realidad. Se van a correr el CEV porque no pueden correr en su tierra. En la única instalación donde hasta ahora podían correr con cier-

tas garantías y seguridad, Tarajalillo, ya no les dejan hacer carreras porque hacen mucho ruido. Vale, no estoy de broma, va en serio.

No dejan correr motos porque hacen ruido...

No quiero entrar en detalles, de la negativa a que se realicen carreras de motos en Tarajalillo, porque sería cruel en mis comentarios. Lo que no entiendo es que después de tantos años se saquen ahora esto de la manga, y me pregunto: ¿y los coches?. No coment.

Amigo Dámaso, lo digo con todo el respeto pero con palabras coloquiales y que lleguen, danos ya el circuito. Necesitamos el circuito de Tenerife. Ya. No podemos espe-

rar más. Tenemos pilotos muy buenos y un futuro por delante. Observamos como, con unas instalaciones como el Circuito de San Miguel de Abona Celestino Hernández Cruz, que ahora nos gusta decir "ciudad del motor Tino", están saliendo pilotos que nos llenarán de alegría el futuro del deporte del motociclismo. Se están haciendo las cosas muy bien. También ruedan allí las supermotard y pitbike. No dependemos de otras instalaciones que nos hacen esperar o cambiar de fechas y además son mucho más caras. Los pilotos de supermotard pueden entrenar motocross y supermotard en la misma instalación. Esto es todo un logro. Enhorabuena a todos: MC Abona, Federación tinerfeña, Federación Canaria, Ayuntamiento de San Miguel de Abona, Cabildo de Tenerife y con ellos a todas las personas

con nombre propio que están detrás de esas instituciones. Gracias a todos. Y gracias a la familia del motocross aunque últimamente creo que se han perdido las formas. Pero volverán a su cauce porque será la única forma de salir adelante. Todos unidos y que sean los pilotos los que luchen y se peleen en la pista. Los padres y familiares están para apoyar y ayudar no para crear conflictos.

Dámaso, no podemos quedarnos contentos porque nuestros pilotos se vayan a competir fuera y lo hagan bien, queremos verlos correr también en nuestra isla y que demuestren que son los mejores. Queremos ver a Fran y a Juan Antonio entrenando en Tenerife para luchar por un título nacional. Necesitamos tener unas instalaciones mínimas para que podamos, y

me incluyo, rodar en asfalto del bueno, en una cinta que nos permita evitar los coches y esas carreteras peligrosas por las que pasamos cuando queremos dar una vuelta en moto. Dámaso échanos una manita más, sabemos los que te conocemos que puedes, es el momento de acelerar todo el proceso de esa ciudad del motor. NO PODEMOS ESPERAR MAS.

Dicen que las cartas a los Reyes Magos se envían casi a finales de noviembre, pero mi carta está ya enviada.

Y no quiero olvidarme de Néstor, me preguntan mucho por él y siempre respondo lo mismo: sigue en su carrera más importante y más dura. Es un campeón. Si estuviera mejor ya habría liado alguna para conseguir eso. ANIMO NESTOR, ESTAMOS CONTIGO. #32

Yiyo Dorta

Sugestión al volante

La "fragoneta voladora"

Bien es cierto que siempre hemos hablado del automovilismo deportivo. Fijándonos solo en los protagonistas que salen en la foto, es decir, piloto, copiloto y vehículo de competición. Aunque también es cierto que sabemos que detrás, en la sombra, hay muchísimos amigos que con su esfuerzo hacen posible que todos disfrutemos de este maravilloso deporte.

Hablamos de la presencia de grandes vehículos, emblemáticos pilotos, que nos han acompañado en aquellos recordados rallyes internacionales, sin olvidarnos de los nuestros que, al fin y al cabo, son a los que más conocemos y con los que hemos compartido espectáculo, penas y alegrías pero sobre todo conversación.

Además, no podemos olvidar los componentes de las

asistencias, que si ahora por normativa se encuentran en un parque de trabajo, hace algunos años podían moverse detrás de los vehículos y reparar lo que hiciera falta, en cualquier lugar, y de la manera más insospechada. Algunas veces eran los propios aficionados los primeros en ofrecer cualquier pieza de sus coches de paseo para ayudar a que un piloto pudiera seguir en carrera, un carburador, una pipa de delco, un amortiguador, LO QUE HICIERA FALTA.

Y surgieron los vehículos de asistencia rápida, ó no tanto, que también deberían ser recordados.

Nosotros teníamos en la asistencia un Renault "4 latas", TF-6914-L, que era la bomba, durante la semana se dedicaba al trabajo de un supermercado y los viernes se

transformaba en un coche de carreras ó casi.

Antonio Betancort, "El Canario", le monto una suspensión Selex, que era la caña y te daba una confianza plena al entrar en esas curvas que caracterizan a nuestras carreteras.

En alguna ocasión y después de retirarse el coche de carreras, le llenábamos el tanque con gasolina pura de aviación y volaba bajito.

Recuerdo una salida de carretera de mi buen amigo "el Quizco", en Arico, con un Renault Gt Turbo. Después de recoger el coche, y a punto de cerrar la carretera para comenzar una nueva pasada, me comunicó la Guardia Civil, que me diera prisa bajando porque si nos cogían tendríamos que quedarnos dentro del tramo. Jamás he disfrutado tanto.

Bajamos "hasta con notas" y, cuando pasamos por debajo del túnel de meta, no pudimos ni parar. Veníamos sin frenos por lo menos desde 3 kilómetros antes.

La versatilidad y las prestaciones de un vehículo multifunción

No en vano esa maravilla de la tecnología era de frenos de tambor y, para más Inri, el freno de mano actuaba sobre las ruedas delanteras.

En otra ocasión, en Las Palmas, en un Maspalomas con tramos de asfalto y tierra, se nos abrió el portón trasero

y en un rasante en un tramo del sur de la isla, creo recordar que se llamaba Bahía Feliz, perdimos más de la mitad de los recambios detrás, gato, gasolina, ruedas, compresor y cuando recogimos y llegamos a la zona de asistencia acordada, ya se había ido el coche de carreras para evitar penalizar. Como estas muchísimas anécdotas.

Pero, ¿saben lo mejor?, Antonio en ningún momento, como decía anteriormente, llego a montar la suspensión. Solo las pegatinas con la marca de los amortiguadores y en cambio las sensaciones eran distintas, la furgoneta tenía "mucho más estabilidad" ó por lo menos a mí me lo parecía.

Eran otros tiempos, ni mejores ni peores, diferentes.

Un saludo.

José Gregorio Rguez. del Rosario

informaMOTOR es una marca registrada por Informamotor C.B.

Dirección: José de la Riva (610 73 20 37) edición, redacción y maquetación: informaMOTOR

Correo electrónico: josedelariva@informamotor.com

Dirección electrónica: redaccion@informamotor.com

Página web: www.informamotor.com

Colaboran: Eva Ávila, Yiyo Dorta, José G. Rodríguez,

José A. Fernández, Beatriz de la Riva

Fotomecánica e impresión: Recoprint Güimar S.L.

Nº Depósito Legal: TF 387-2006

Polo 80CV

10.595€

Aire acondicionado

Llantas de aleación

Polo

Te cambiará la vida.

Hay cosas inesperadas que te cambian la vida, cosas que no tenías previstas, como el Polo 80 CV. Junto a él sentirás emociones y vivirás experiencias que nunca antes habías imaginado, dándole un giro radical a tu vida. Por fin tu Polo United 80 CV con aire acondicionado, llantas de aleación y mucho más equipamiento por sólo 10.595€. ¿Necesitas algo más para decidirte?

Polo. Está tirado.

Equipamiento de serie del Polo United: aire acondicionado, llantas de aleación Portland 14", volante de cuero, ABS, airbags frontales y laterales, tapicería exclusiva United, asientos del conductor regulables en altura, cierre centralizado con mando a distancia, molduras exteriores en color de la carrocería.



Polo United 1.4 80 CV: consumo medio (l/100 km): urbano de 5,7 a 9,0 - interurbano de 3,9 a 5,4 - promedio de 4,5 a 6,7. CO₂ (g/km) de 99 a 165. PVP acción promocional + 1.000€ de aportación promocional extraordinaria de Volkswagen Canarias e impuestos incluidos.

Tus Concesionarios Oficiales Volkswagen en Tenerife

Cuatromoción

Avda. 3 de Mayo, 30 Edificio Ahlers. 38003 Santa Cruz de Tenerife. Tenerife. Tel.: 922 219 532
Ctra. Gral. Hospital Universitario-La Cuesta, km. 0,5. 38320 La Laguna. Tenerife. Tel.: 922 472 020
Ctra. Gral. del Norte, 212 Guamasa. 38330 La Laguna. Tenerife. Tel.: 922 639 476

Hatusa

Ctra. Gral. La Cuesta-Taco, km. 2,3. 38108 Taco - La Laguna. Tenerife. Tel. 922 629 137
Hatusa (Norte) - Pol. Ind. San Jerónimo. C/ Tonelero, 4. 38300 La Orotava. Tel.: 922 335 023

Así de fascinante puede ser la eficiencia

El nuevo E Coupé de Mercedes Benz

Rahn Star presentó a los medios informativos de Tenerife el E Coupé, la berlina de la gama media-alta, de la Clase E de Mercedes Benz.

El modelo de dos puertas, que está presente en los concesionarios europeos de Mercedes-Benz desde comienzos de mayo de 2009, recoge una larga tradición de vehículos que han entusiasmado a generaciones enteras de conductores de la Clase E.

Atributos de marca

La nueva Clase E Coupé conjuga de forma exclusiva dos atributos de la marca Mercedes: fascinación y eficiencia. La silueta lateral característica de los coupés de la marca, sin montante central y con ventanillas laterales completamente escamoteables, es una interpretación altamente deportiva del dinámico diseño de la nueva Clase E. Al mismo tiempo, la versión más estilizada del coupé esta-

blece una nueva plusmarca en el capítulo de la resistencia aerodinámica. El coeficiente c_x de 0,24 hace de este modelo el automóvil de serie más aerodinámico del mundo. La nueva Clase E Coupé Ostenta todas las innovaciones técnicas de la nueva Clase E que esperan los amantes de los coupés deportivos de gama alta.

Con innovaciones técnicas esperadas

Equipamiento

Incluye, entre otros detalles, una regulación de los amortiguadores en función de la situación, sistema de alerta por cansancio, protección preventiva de los ocupantes y capó activo para protección

de peatones. Otros equipos son específicos para el coupé, como el paquete dinámico, que permite asumir diferentes reglajes básicos pulsando un botón. Las luces de carretera automáticas, el detector de señales de tráfico y un sistema automático de frenado de emergencia son otros ejemplos del estándar de seguridad definido por el nuevo coupé en esta categoría.

Motores y consumo

La nueva Clase E asume asimismo un papel de pionero en el capítulo de la propulsión: los nuevos motores de gasolina y diesel con inyección directa conjugan alta eficiencia energética con un desarrollo sobresaliente de la potencia. La gama de motorizaciones incluye dos grupos nuevos de cuatro cilindros, que brindan más potencia y mayor par motor que hasta ahora a pesar de un consumo de combustible hasta 17% menor. Por ejem-

plo: el E 250 CDI BlueEFFICIENCY Coupé precisa 5,1 litros cada 100 kilómetros y emite solamente 135 gramos de CO₂ por kilómetro, siendo uno de los automóviles más eficientes de esta categoría.

El consumo ejemplarmente bajo no se debe solamente a los nuevos motores, sino también a un largo elenco de medidas prácticas que ayudan a ahorrar combustible. Entre

ellas se cuentan, por ejemplo, la regulación variable de la bomba de la servodirección y de la bomba de combustible en función de la demanda, el empleo de neumáticos con baja resistencia a la rodadura y la regulación de la potencia del alternador según la situación y la tensión de a bordo así como, un aspecto decisivo, el perfeccionamiento aerodinámico.

Redacción



Su diseño es la expresión de un carácter distinguido y apasionado

Disponibles en la red de concesionarios antes del verano

Nuevos Seat Ibiza FR y Cupra

Las versiones más deportivas de la gama Ibiza, FR y CUPRA, estarán disponibles en la red de concesionarios oficiales antes del verano, completando de esta forma la extensa gama del popular modelo español. Sin duda, dos vehículos totalmente exclusivos que llegan al mercado cumpliendo fielmente los valores que SEAT aplica a todos sus modelos: un diseño innovador, un marcado carácter deportivo y, por supuesto, una gran vitalidad.

Tanto el Ibiza FR como el Ibiza CUPRA estarán disponibles con el motor 1.4 TSI con doble sobrealimentación, aunque diferenciándose ambos por su potencia: 150 CV en el caso del FR y 180 CV si hablamos del CUPRA. Asimismo, los dos modelos combinarán su eficaz propulsor con la caja de cambios DSG de siete velocidades con levas en el volante y contarán con un amplio equipamiento de serie.

Con motores 1.4 TSI, acabados y prestaciones de lujo

En este sentido, en las versiones más deportivas de la gama Ibiza no faltarán elementos como el autoblocante electrónico XDS, ABS, ESP, TCS + EBA, sistema de ayuda a la arrancada en pendientes (Hill Hold Assist), airbag conductor + airbag acompañante, airbag cabeza-tórax, testigo de pérdida de presión de neumáticos, ordenador de a bordo, control de velocidad de crucero, radio CD con MP3 + 6 altavoces + conexión Aux-in, climatizador, asientos deportivos específicos y faros antiniebla con función de luz estática de giro (cornering), entre otros.

Ambos modelos destacan por su diseño deportivo tanto a nivel exterior como interior, contando con elementos claramente diferenciadores que colmarán las expectativas de los conductores más exigentes.

El Ibiza FR -que estará disponible en las carrocerías SC y 5 puertas- y CUPRA -exclusivamente en SC- ofrecerán los mismos elementos opcionales que el resto de la gama y se producirán en la fábrica de SEAT en Martorell.

Los precios son:

1.4 TSI 150 CV DSG 7 vel. SC 20.600 €uros
1.4 TSI 150 CV DSG 7 vel. 5P 20.940 €uros
SEAT IBIZA CUPRA
1.4 TSI 180 CV DSG 7 vel. SC 22.500,00 €uros.

Redacción



Los nuevos Ibiza destacan por su diseño deportivo tanto a nivel exterior como interior

Para ser un campeón, ¿hay que ser un depredador?

Competición, trampas y otras chapuzas

Acabo de ver la carrera de 250cc de Mugello. Como creo que todos los españoles he saltado de mi sillón cuando Simoncelli, literal y prácticamente, ha sacado de la pista a un inspirado, valiente y rapidísimo en agua, Álvaro Bautista cuando era primero.

5.000€ por impedir que gane un rival. Puede ser muy barato.

Los que seguimos las transmisiones, sobre todo del motor, y todavía más los que en algún momento hemos estado metidos en plena competición, sabemos lo que se siente cuando "algún Simoncelli" nos mete la rueda, o lo que sea, porque tiene que quedar por delante si o si.

Da igual si puede o no. Si la acción para conseguirlo es, o no, legal, moral o correcta.

Y es que, cuando pensamos un poco, nos damos cuenta de que en el diccionario de un campeón no suelen aparecer los vocablos: cortesía, condescendencia, conformismo...

Cuando, hablando de un deportista, aparecen estos adjetivos, suelen coincidir con "los buenazos", o ser brillantes excepciones. No hablamos de un auténtico campeón.

Ejemplos: ¿era "correcto" John McEnroe?, y ¿Michael Schumacher? y... ¿Lewis Hamilton?...

A cualquier nivel de competición suele pasar lo mismo. Todos tenemos algún ejemplo próximo. En nuestro más querido y cercano deporte, los rallies, no están lejos "los listillos". De vez en cuando salen a relucir los que para llevarse el mérito son capaces de ganar, como sea, aunque haya que hacer alguna trampa.

No hace mucho tiempo a un "elemento" participando en un evento, en el Mundialito Canario, le pillaron "in fraganti" con una evidente trampa en su coche. El tiempo pasó y el que más y el que menos estábamos expectantes para ver el desenlace y el fallo de, en este caso, la FIAT. Tras un largo tiempo de espera, cuando muchos ya se habían incluso olvidado se hizo saber el veredicto: Inocente por defecto de forma. Es decir que, a pesar de demostrarse que era culpable, se fue de rositas. Mal ejemplo.

Un campeón de verdad no suele hacer concesiones, suele arrasar, no da un milímetro a su rival ni para coger impulso y, mientras todo se desarrolle dentro de un margen de lógica, no hay otro remedio que admitirlo. El problema es cuando, como lo visto en Mugello, el comportamiento raya con la agresividad peligrosa, la desfachatez y la total falta de ética deportiva. Y más compli-

cado todavía cuando quien así se comporta se lo toma "como una costumbre".

Cuando hablamos de carreras no están lejos las caídas, los accidentes, los destrozos materiales en las máquinas y, lo que es peor, daños físicos a los participantes. Y es inadmisible que acciones como lo visto, que como decía no es la primera vez, puedan quedar impunes. Los organizadores tienen que tomar "el toro por los cuernos" y cortar de raíz los comportamientos antideportivos.

A Simoncelli le pusieron una multa de 5.000€uros y "tarjeta amarilla". Si tenemos en cuenta que es un descarado reincidente convendremos que la sanción no ha sido nada en comparación con el daño causado (Bautista podría haber ganado) y por el que podría haber ocasionado (Bautista se podría haber hecho daño).

Y lo podemos plantear desde otro punto de vista: Bau-

tista o su equipo, antes del incidente, ¿no habrían pagado gustosamente el doble, de la sanción impuesta a Simoncelli, por haber evitado el lance y llegar en primer lugar al podio? Si la respuesta es positiva quiere decir que la multa es ridícula. Por este precio "los malhechores" podrán seguir echando de la pista a todos los que les molesten. Tienen mucho que ganar y poco que perder. No pasa nada o es barato.

Deportistas, o mejor dicho "personajillos", que se producen de esta forma en las luchas deportivas no pueden ni deben salirse con la suya con un castigo tan leve.

Las trampas, chapuzas y acciones antideportivas no hacen más que ensuciar el deporte, encarecerlo y ser un pésimo ejemplo. Quienes son seguidores de algún campeón no deben nunca percibir esta forma de comportamiento. Más bien todo lo contrario.

José de la Riva

Se celebrará el sábado día 6 de Junio

XXXVI Subida al Mirador de Güimar

El pasado jueves día 28 de Mayo se llevo a cabo en la Sociedad Recreativa y Cultural Casino de Güimar, el acto de presentación. La mesa presidencial estaban presentes los siguientes señores:

Carlos Francisco Romero de la Rosa (concejal de Deportes del Ayuntamiento de la Ciudad de Güimar).

Benito Rodríguez Rodríguez (Presidente de la Federación de Automovilismo de Tenerife)

Jesus Mena Rodríguez (Presidente del Retro Cars Club de Tenerife)

Juan Miguel López (Director Gerente de JM Motor Sport)

José Agustín Díaz Díaz (Presidente de la Sociedad Recreativa y Cultural Casino de Güimar).

Se hablo de los cambios mas relevantes de esta 36ª Edición, como: El realizar las Verificaciones Administrati-

vas en la Sociedad Recreativa y Cultural Casino de Güimar y las Verificaciones Técnicas en los Aparcamientos del Mercado Municipal en la Plaza de San Pedro de la misma Ciudad.

También se hablo de los problemas por los que estaba pasando esta prueba. Afortunadamente hoy podemos confirmar que, tras la reunión mantenida con D^a. Vicenta Díaz Saenz (Consejera de Carreteras del Exmo. Cabildo de Tenerife), la prueba se va a poder realizar.

Otro de los temas de los que también se trato, fue que hemos de hacer hincapié e intentar por todos los medios, dejar limpio el entorno de la prueba. De esa manera nos evitaremos muchos problemas y quejas. También se ha insistido de forma expresa por la Sección de Carreteras del Cabildo, que no efectúen pintadas en los muros de la subida,

puesto que seria muy negativo para los permisos en sucesivas ediciones.

Jesus Mena, Presidente del Retro Cars Club de Tenerife, explicó que en esta Edición se le rendirá homenaje a uno de los pilotos mas carismáticos

del Automovilismo Canario: José Ramón Tejera Marrero "EL PANA".

También nos comento, que el cierre de carretera se efectuara a las 09:00 horas y que la Manga de Entrenamientos está prevista a las 09:30 horas.

Las siguientes Mangas, se desarrollarán a continuación.

La Entrega de Trofeos se llevará a cabo en la Sociedad Recreativa y Cultural Casino de Güimar.

Redacción



Los nuevos Ibiza destacan por su diseño deportivo tanto a nivel exterior como interior

El A5 Cabrio se une a la gama de descapotables que ofrece Audi Audi Canarias presentó el A5 Cabrio

Audi Canarias presentó el nuevo A5 Cabrio, la versión descapotable del deportivo coupé de Audi. El nuevo modelo combina la deportividad y el exclusivo diseño del A5 con la experiencia de conducir disfrutando del aire libre. Posee 4 cómodas plazas y una capota que se abre en tan sólo 15 segundos.

6 potentes motores

El A5 Cabrio está disponible en Canarias con 6 potentes motorizaciones, una excelente suspensión y un completo equipamiento de serie, que convierten a este nuevo modelo en el descapotable más atractivo del segmento Premium. Posee una capota blanda que se abre en 15 segundos hasta una velocidad de 50 km/h y tarda sólo 17 segundos en cerrarse. El sistema de apertura automático de la capota está incluido en el equipamiento de serie.

El A5 Cabrio combina el diseño elegante y deportivo del coupé de Audi con la diversión y originalidad de un

Audi apuesta por una capota blanda

modelo descapotable. Sus medidas de 4.63 metros de largo, 1.85 de ancho y tan sólo 1.38 de alto lo convierten en el vehículo con las proporciones más deportivas de su categoría. En el interior, destacan las cuatro cómodas plazas, con un espacio interior único en su segmento.

Capota blanda

Con el nuevo A5 Cabrio, Audi consolida su apuesta por una capota blanda, ya que

reduce considerablemente el peso del vehículo con respecto a la capota dura y minimiza el centro de gravedad. Esta reducción del peso del vehículo implica un consumo de combustible más bajo y, por otro lado, minimizar el centro de gravedad permite una conducción más deportiva, ya el vehículo se "pega" al asfalto.

Diseño exterior

El diseño del frontal del nuevo A5 Cabrio está dominado por la característica parrilla Singleframe de Audi, enmarcada en una moldura de aluminio. Las barras son de color gris piedra o de color negro brillante en las versiones V6 de mayor potencia, el 3.2 FSI, el 3.0 TD y el 2.7 TDI. Tres entradas de aire, la central ubicada debajo de la parrilla, realzan el frontal.

Diseño interior

En el interior de este nuevo modelo de cuatro plazas, el toque de confort viene de la mano de un dispositivo de acercamiento automático del

une un impecable refinamiento con una ejemplar ergonomía, contribuyendo a crear un ambiente de deportiva elegancia. Los aceros de máxima resistencia en la carrocería ga-



El A5 Cabrio se une a la gama de descapotables que ofrece Audi

cinturón de seguridad para las plazas delanteras.

En el A5 Cabrio, pueden viajar cómodamente cuatro personas. En su interior, se

rantizan una elevada rigidez y seguridad ante impactos.

Precio

Desde 41.250 Euros.

Redacción

Con tracción integral permanente Llega el Audi A4 allroad quattro

Audi Canarias lanza al mercado el novedoso A4 allroad quattro, un modelo que no entiende de limitaciones. Su tracción integral permanente quattro y la mayor altura libre sobre el suelo lo convierten en un vehículo para todo tipo de carreteras y caminos. El Audi A4 allroad quattro ya está disponible en la Red de Concesionarios Audi de las Islas con potentes y eficientes motores, la caja de cambios de alta tecnología S tronic y un amplio abanico de sistemas de asistencia y comunicación.

Precio desde 44.370 €.

El volumen de su maletero abarca de los 490 a los 1.430 litros. El cubremaletero de serie se desplaza hacia arriba al tocarlo ligeramente, mientras que la parte inferior del suelo de carga reversible puede utilizarse como cubeta para colocar objetos. Audi ofrece de manera opcional otros prácticos equipamientos para el ma-

letero, como el set de fijación o el accionamiento electromecánico para el portón.

Una serie de detalles de diseño realzan su expresivo carácter y su habilidad sobre todo tipo de carreteras y caminos: los guardabarros sobresalen más, los pasos de rueda y las taloneras incorporan resistentes molduras y bajo el frontal y la zaga se incluye un

Con tecnología Offroad Detection que se adapta a la pista

sólido protector de bajos fabricado en acero inoxidable.



El A4 allroad quattro posee un extenso equipo de serie

La tracción integral permanente quattro se incluye en el equipamiento de serie del nuevo A4 allroad quattro. Este sistema distribuye la fuerza motriz y permite un manejo muy deportivo. El equilibrado reparto de las cargas del eje y el tren de rodaje perfeccionado contribuyen notablemente a mejorar la conducción deportiva de este modelo.

Sobre terreno difícil, el Audi A4 allroad quattro aplica una tecnología especial, denominada Offroad Detection, que adapta los parámetros del programa de estabilización a la naturaleza del suelo. Por otro lado, el sistema Audi Drive Select para una conducción dinámica, disponible como opcional, se encarga de proporcionar el máximo placer de conducción sobre el asfalto.

Para aquellos clientes que busquen un mayor confort, Audi ofrece un amplio abanico de sistemas de asistencia,

procedentes directamente del segmento de lujo. El Audi Side Assist ayuda al conductor a cambiar de carril, mientras que el Audi Lane Assist ayuda a no salirse del mismo por error. El Adaptive Cruise Control, un control de velocidad por radar, mantiene al A4 allroad quattro a una distancia adecuada con respecto al vehículo precedente mediante intervenciones automáticas en el acelerador y en el freno, y en caso de detectar una situación crítica avisa al conductor.

En Canarias, el A4 allroad quattro está disponible en 3 potentes y eficientes motorizaciones:

- 2.0T FSI - 211 CV – sistema de cambio manual o S tronic de 7 velocidades
- 2.0 TDI – 170 CV – cambio manual
- 3.0 TDI – 240 CV - cambio manual o S tronic de 7 velocidades.

Redacción

Para conmemorar el centenario de la marca Audi sortea un A5 Coupé

Audi quiere celebrar los 100 años de historia de la marca con todos sus clientes y seguidores. Para ello, ha creado una web especial en la que sorteá un impresionante A5 Coupé entre todas las personas que se registren en la web www.audicanarias.com. La cuenta atrás ya ha comenzado.

Conocer los 100 años de la marca y participar en el sorteo

2009 es un año clave para Audi, que quiere compartir con todos este aniversario tan importante. La conmemoración del centenario tendrá lugar el próximo mes de julio, con un gran evento a nivel in-

ternacional. En esta fecha, la marca dará a conocer al ganador de A5 Coupé. El A5 es el impresionante coupé de Audi, que conjuga el elogiado diseño de la marca con un impactante dinamismo en marcha. Su avanzado diseño asegura que la puesta en escena de este coupé resulte tanto elegante como dinámica. Sus potentes motores FSI y TDI, un tren de rodaje de gran precisión y de diseño completamente nuevo, así como innovadoras características de equipamiento de la clase superior convierten al Audi A5 en un gran turismo moderno, un coupé para largos trayectos por excelencia.

Dos premios más

Además del sorteo del A5 Coupé, la marca ofrece en www.audicanarias.com dos premios más: una exclusiva prueba de conducción Audi Driving Experience en Finlandia para dos personas al volan-

te de un A4 quattro y un reloj de pulsera de alta calidad, que combina el espíritu innovador de Audi con la maestría de los maestros relojeros más exclusivos.

Técnica pionera

En este centenario, Audi ha estado siempre a la vanguardia de la técnica, lanzando al mercado constantes innovaciones técnicas en todos sus modelos. El fabricante alemán ha sido pionero en la creación e implantación en toda su gama de nuevos avances como los revolucionarios motores TDI, la carrocería de aluminio, la producción de vehículos de gama alta con motores de 8 y 12 cilindros, el vehículo más aerodinámico de su tiempo, los motores de inyección directa de gasolina, etc.

Tras 100 años de investigación, Audi continúa creando y desarrollando nuevas técnicas para todos sus modelos, como

el Audi Side Assist, que avisa al conductor de los posibles peligros al cambiar de carril; el Audi Lane Assist, un importante elemento de seguridad que ayuda que el vehículo no se salga de su carril manteniendo la trayectoria dentro del carril, excepto cuando se activan los intermitentes; o el

sistema de iluminación dinámica en curva.

Es posible conocer de cerca en www.audicanarias.com, los 100 años de la apasionante historia de Audi a través de fotos, videos e información que invitan a un viaje por el tiempo.

Redacción



El ganador se llevará un espectacular A5 Coupé

Destinado a particulares, autónomos y empresas Volkswagen Canarias y el Plan 2000E

A partir del lunes 18 de mayo, Volkswagen Canarias aplica en sus concesionarios el Plan 2000E de ayuda para la compra de un vehículo y, además, ofrece a sus clientes descuentos de hasta 8.500€. Por la compra de un Volkswagen, el cliente puede beneficiarse de una ayuda directa, según el Plan 2000E aprobado recientemente por el Gobierno Estatal.

El grupo ya aplica las medidas de ayuda

Las condiciones para acceder al Plan 2000E son la entrega de un vehículo de más de 10 años para el achatarramiento y que el vehículo nuevo tenga unas emisiones de CO2 de hasta 149 gr/Km. En cuanto a la compra de un vehículo usa-

do, las condiciones son que se compre un vehículo con un máximo de 2 años de antigüedad a cambio de un achatarramiento de otro con más de 15 años de antigüedad.

Los destinatarios de esta ayuda, así como de los descuentos únicos de Volkswagen, pueden ser particulares, autónomos, y pequeñas y medianas empresas. Los clientes podrán encontrar toda la información en la Red Oficial de Concesionarios Volkswagen Canarias.

Junto a esta ayuda, Volkswagen continúa con su atractiva campaña de precios especiales para todos sus modelos en las Islas. De hecho, la compra de un Volkswagen es un valor seguro, por su calidad, sus innovaciones tecnológicas, por la trayectoria de éxitos del fabricante alemán y por su trabajo en el cuidado del medio ambiente.

Redacción



Al comprar un Volkswagen el cliente puede beneficiarse de una ayuda directa según el Plan 2000E aprobado recientemente.

Importante triunfo con el que son primeros en el campeonato Rallye de Guijuelo, vencen Lemes-Vega

El Rallye de Guijuelo comienza a tener una especial importancia para el palmarés del piloto lanzaroteño Yeray Lemes, vencedor, a los mandos de un Mitsubishi Lancer Evo IX, en la segunda cita del nacional de rallyes de tierra celebrada en tierras salmantinas. La victoria conseguida en los compases finales le ubica en la primera posición del certamen, justo antes de la cita doble que tiene lugar en Lanzarote a finales del mes de junio, donde el piloto de Siscoacan, Ariston, Parrilla, Fontanería Francisco Lemes e Imex-Laca Competición intentará seguir al mismo nivel.

La prueba comenzaba con buenos augurios para Yeray Lemes y Samuel Vega, que a las primeras de cambio se colocaban como líderes, aunque con las diferencias muy apretadas. El alto ritmo al que se rodaba propició que Lemes y Vega sufrieran alguna leve sa-

lida de carretera, sin más consecuencias que la pérdida de tiempo, por lo que tras cuatro especiales celebradas eran segundos a veinte segundos de la cabeza de carrera. Una diferencia que un poco más tarde alcanzaba casi el medio minuto de desventaja, momento a partir del cual Lemes y Vega mostraron todo su potencial, además de las intenciones que tienen para la presente temporada.

Tres scratch consecutivos les acercaron a la cabeza.

Yeray Lemes encadenó una serie de tres scratch consecutivos que redujeron su desventaja respecto al líder en diez segundos, justo antes de la última prueba cronometrada, de diez kilómetros de

recorrido. La desventaja era prácticamente imposible de recuperar, era muy válida para asegurar la segunda posición, al haber alcanzado casi cincuenta segundos de renta con el tercer clasificado. Pero la pérdida de casi tres minutos del líder anterior, propició que Yeray Lemes y Samuel Vega conquistasen la primera victoria de la temporada, que de paso les ubica al frente de la clasificación provisional.

La alegría, por lo inesperado y valioso del triunfo, fue recibida con entusiasmo por todo el equipo, que ve como el esfuerzo ha tenido recompensa en un momento crucial de la temporada. A ello se suma una nueva victoria en la Mitsubishi Evo Cup, tras la conseguida en el asfalto con ocasión del pasado Rallye Islas Canarias, liderando también este apartado en la versión de tierra del trofeo monomarca.

Yeray Lemes declaró feliz al bajar del podio final: "Habíamos luchado por la mañana para lograr el triunfo, de hecho comenzamos liderando el rallye, pero alguna salida de carretera nos retrasó. Con constancia nos mantuvimos en la segunda plaza, y en una recta final que nos salió a pedir de boca mantuvimos un ritmo de cabeza, hasta que finalmente nos encontramos con una primera posición muy importante para el campeonato, antes de la doble cita en casa. Es mi primera victoria en tierras peninsulares y creo que tiene un valor importantísimo, ya que ahora nos encontramos en una posición franca para seguir luchando por los objetivos que nos hemos marcado para el presente curso."

Redacción



Excepcional actuación de Yeray Lemes copilotado por Samuel Vega

En Olbia (Cerdeña, Italia)

Presentado el nuevo Ford Fiesta Gr R

El totalmente nuevo Ford Fiesta R2, basado en la popular nueva generación del Ford Fiesta lanzada comercialmente el pasado año, ha sido presentado en los prolegómenos del Rally de Italia-Cerdeña. Diseñado para reemplazar en competición al exitoso Fiesta ST, este nuevo vehículo va destinado a todos los competidores de las series Fiesta Sport-Trophy de todo el mundo, así como a todos aquellos pilotos privados que participen en campeonatos nacionales de rallyes.

Un trabajo intenso

La elaboración de la carrocería del proyecto R2 fue revelada por M-Sport a principios del pasado mes de enero en el salón Autosport International de Birmingham, uno de los mayores eventos europeos del deporte del motor, donde el proyecto generó un interés enorme y cautivó la atención tanto de potenciales compe-

tidores como de los aficionados a los rallyes en general. El diseño del coche ha sido una exitosa cooperación a nivel de ingeniería entre M-Sport y Ford, un intenso trabajo que ya está prácticamente completado y que los ingenieros culminarán con un exhaustivo programa de ensayos para dejarlo listo para la fecha de homologación prevista, el 1 de julio de 2009.

El R2 jugará un papel clave como vehículo de entrada a los rallyes

El Fiesta R2 está basado en el modelo de serie Ford Fiesta Sport, que equipa el motor de 1.6 litros Ti-Vct de 120 CV (1.598 cc), con caja de cinco velocidades, al que

se ha acoplado un kit específico desarrollado por M-Sport. Este kit que logra transformar al coche de serie en un coche de rally, contempla piezas del motor que aumentan las prestaciones, incluyendo en ellas pistones, bielas, árboles de levas, muelles de válvula, inyectores, caja de aire, filtro

de aire, bujías y equipamiento deflector para el cárter.

La caja de cambios ha sido reemplazada por una de modo secuencial, acoplada a un diferencial autoblocante, junto con unos frenos mejorados y suspensión Reiger. Mas allá de las piezas especiales específicas, la intención es usar

en esta versión de competición muchos componentes del Ford Fiesta de serie y de otros vehículos de Ford, con objeto de reducir costes. El kit de conversión está disponible en M-Sport y en determinados puntos de venta de diferentes países.

Redacción



El desarrollo de este coche es producto de la colaboración entusiasta entre Ford y M-Sport

Un vehículo insólito, lleno de luz y modularidad

Probamos el nuevo Renault "be bop"

Directamente inspirado del Concept Car "Kangoo Compact", el "be bop" es un vehículo original y diferente, que se caracteriza por su carrocería bi-tono, su ambiente interior exclusivo, su gran superficie acristalada y una sensación global de luz y espacio habitable.

Es un modelo destinado a clientes interesados en ir "más allá" en el deseo de disfrutar y compartir un automóvil, expresando su optimismo y sus ganas de vivir.



Su pintura bitono no pasa desapercibida.

SU DISEÑO

Kangoo "be bop" destaca, en primer lugar, por su compactidad. En sólo 3,87m de largo, concentra todo su espacio inteligentemente modulable.

En cuanto al exterior, no pasa desapercibida su pintura en dos tonos. El capot, la calandra, los retrovisores, paragolpes delanteros y traseros y la banda central del portón trasero vienen siempre en color gris sideral. El resto de la carrocería se propone en dos colores diferentes, entre los que destaca el "naranja bronce" por su espectacularidad.

El portón trasero incorpora una funcionalidad singular: la luna se puede bajar completamente.

La búsqueda de la luminosidad interior se ve reflejada en todo el vehículo, ya que la superficie global acristalada alcanza 3,9m²:

- Parabrisas panorámico

Fresco, simpático, versátil y espacioso

- Techo panorámico deslizante sobre las plazas traseras
- Luna trasera accionable eléctricamente
- Techo panorámico fijo sobre el centro del habitáculo
- Techo panorámico con

mento superior. De hecho, la distancia entre asientos es de 24 cm, lo que permite instalar objetos personales entre ambos. En total, los receptáculos porta-objetos suman 45dm³.

Los asientos traseros están situados 9 cm más altos que los delanteros, para mejorar la visibilidad.



Modulación con muchas posibilidades.

El compartimento trasero es modulable por completo:

- 174 dm³ de capacidad con los asientos traseros en su posición más atrasada
- 214 dm³ con la posición más avanzada
- 1.462 dm³ con los asientos retirados (en esta situación, un ingenioso sistema permite alojar los cinturones de seguridad en los porta-objetos laterales).

El portón trasero puede abrirse en dos posiciones, una intermedia a 32,5 grados y otra a 85 grados.

función de apertura parcial en plazas delanteras

Los ambientes interiores están diseñados en armonía con los tonos exteriores. De este modo, la tapicería combinada gris/azul/naranja, junto con el tablero de bordo azul, se ofrece para el tono de carrocería "naranja bronce". La tapicería roja/negra junto con el tablero de bordo gris carbón se combina con el tono exterior "negro azabache".

Otros detalles singulares son los contadores con fondo blanco o los mandos de la climatización en "cromo satinado".

SU MODULARIDAD

"be bop" presenta un "salón para cuatro personas", ya que cada uno de los pasajeros dispone de un auténtico asiento individual de 1.510 mm de ancho de codos, es decir, como una berlina de un seg-



Un interior muy acogedor.



Equipo óptico personalizado.

SU ALTO NIVEL DE EQUIPAMIENTO

"be bop" se comercializa bajo un único nivel de equipamiento, que apuesta de manera decidida por el confort y el look de una auténtica berlina.

- De serie, "be bop" ofrece:
- Llantas de aleación de 16"
 - Faros antiniebla
 - Aire acondicionado
 - Limpiaparabrisas automático
 - Encendido automático de luces
 - Cierre centralizado con mando a distancia
 - Ordenador de a bordo

-Elevavinas eléctricos delanteros (impulsional en lado conductor).

-Retrovisores regulables y abatibles eléctricamente

-Radio CD con MP3 y mando satélite en el volante

Como equipamiento opcional, "be bop" ofrece prestaciones de alto nivel tales como el sistema de navegación Carminat con pantalla color de 7 pulgadas, o el sistema Audioconexión Box con Bluetooth que permite insertar una llave USB, un MP3 o un i-pod.

SUS MOTORES

En cuanto a motorizaciones, "be bop" se puede elegir, siempre con 105cv de potencia, bien en gasolina (1.6 16v), o bien en diesel (1.5 dCi), asegurando en ambos casos un confort de marcha notable sin renunciar a un bajo consumo.



Motores diesel o gasolina de 105 CV.

SUS PRECIOS

Desde 17.345.- Euros

Redacción



Procedente del Concept Car presentado en el Salón de Francfort y basado en la plataforma del experimentado Scénic.

F1 Mónaco: glamour, curvas, mucho sabor y pocas escapatorias Ferrari mejora, Brawn-Mercedes arrasa.

Con un "mar de fondo" bastante agitado con el descontento de las escuderías ante unas normas poco claras y con amenazas de plante, tras unos entrenamientos con alguna que otra sorpresa, como el accidente de Hamilton que perdía con un accidente todas sus posibilidades de una clasificación y una carrera normales, se celebró una de las carreras, a pesar de todo, más carismáticas de la temporada.

Se apagó el semáforo y se produjo una de las salidas más limpias que se recuerdan. Sin incidentes en las primeras vueltas.

Alonso, con un coche que no está a la altura, consigue ser séptimo.

Button y Barrichello que salían en primero y tercero empezaron pronto a poner tierra de por medio seguidos por un Raikkonen que, poco a poco, se iba quedando atrás.

Vuelta 5. Button marca 1:17.722.

Vuelta 6. Massa intenta adelantar a Vettel, se pasa de frenada en la chicane y se ve obligado a dejar pasar de nuevo a Vettel y a Rosberg.

De nuevo vuelta rápida de Button con 1:16.676.

Vuelta 8. Adelantan a Vettel, que tiene problemas con los neumáticos traseros, Rosberg, Massa y Kovalainen.

Vuelta 12. Nelsinho Piquet abandona tras un leve accidente.

Raikkonen tiene a su alcance a Rubens Barrichello que sigue segundo tras un Button que va haciendo hueco: 7 segundos con su compañero de Brawn y 24 con Rosberg que es cuarto que en la vuelta 13 hace el giro más rápido con un tiempo de 1:16.373 respondiendo al tiempo de 1:16.383 realizado por Massa en la vuelta anterior.

Vuelta 14 Fernando sigue en novena plaza a cuatro segundos de Mark Webber.

En la vuelta 15 Vettel abandona por avería. Da la impresión de que los Ferrari han conseguido una clara mejoría marchan bien pero sin inquietar a los Brawn.

Vuelta 16 Rosberg marca el mejor tiempo con 1:16.187

Raikkonen sigue amenazando a Barrichello pero no consigue adelantarle.

Vuelta 18 Massa, que todavía no ha hecho su primera parada, intenta adelantar a Button que ha repostado.

En la vuelta 24 Button supera en 17 segundos a su compañero Barrichello, que se ha dedicado a hacer de tapón al Ferrari de Raikkonen.

Vuelta 28. Mejor tiempo para Barrichello 1:16.152

Kubica abandona por problemas de frenos.

En la vuelta 33 es Massa quien hace el mejor registro bajando hasta 1:15.759, y realizando una conducción espectacular comiendo bordillos y recortando la chicane de forma agresiva al límite de la legalidad

En la vuelta 36 Button adelanta a Hamilton que pierde vuelta.

A mitad de carrera Button continúa en cabeza seguido por Barrichello, Raikkonen, Massa, Webber.

Alonso se mantiene décimo y se aproxima a Fisichella.

Vuelta rápida para Webber con 1:15.321

Los Ferrari parecen estar en forma. Tanto Massa como Raikkonen siguen conduciendo de forma espectacular.

Button "el estratosférico" hace la vuelta rápida con 1:15.190

En la vuelta 52 Kovalainen, que no levanta cabeza, se sale y queda fuera de carrera. Bandera amarilla.

Fernando está séptimo. Sumaría dos puntos si acabara así la carrera.

En la vuelta 58 Timo Glock hace su primera parada. Era el único que no había parado.

Alonso, que consigue dos meritorios puntos y la séptima plaza, tendrá que mejorar mucho para estar donde nos gustaría.

Texto: José de la Riva
Fotos: (c) Bridgestone Co.



Fernando Alonso, una vez más, sacó petróleo de su poco competitiva montura.

CTO. DEL MUNDO DE CONDUCTORES 2009 CLASIFICACION PROVISIONAL

Pos	Piloto	Nacionalidad	Equipo	Puntos
1	Jenson Button	Británico	Brawn-Mercedes	51
2	Rubens Barrichello	Brasileño	Brawn-Mercedes	35
3	Sebastian Vettel	Alemán	RBR-Renault	23
4	Mark Webber	Australiano	RBR-Renault	19.5
5	Jarno Trulli	Italiano	Toyota	14.5
6	Timo Glock	Alemán	Toyota	12
7	Fernando Alonso	Español	Renault	11
8	Kimi Räikkönen	Finlandés	Ferrari	9
9	Lewis Hamilton	Británico	McLaren-Mercedes	9
10	Felipe Massa	Brasileño	Ferrari	8
11	Nico Rosberg	Alemán	Williams-Toyota	7.5
12	Nick Heidfeld	Alemán	BMW Sauber	6
13	Heikki Kovalainen	Finlandés	McLaren-Mercedes	4
14	Sebastien Buemi	Suizo	STR-Ferrari	3
15	Sebastien Bourdais	Francés	STR-Ferrari	2

Si nadie pone remedio Button será inalcanzable



Aunque acusaron una mejoría, los Ferrari, no estuvieron a la altura de los Brawn-Mercedes



Jenson Button estuvo intratable entre los guardarailes de Mónaco. A Hamilton le sacó más de una vuelta y... ¡CON EL MISMO MOTOR!

RESULTADOS DEL GRAN PREMIO DE F1 - MONACO 2009							
Pos	Nº	Piloto	Equipo	Vtas	Tiempo	Sali.	Ptos
1	22	Jenson Button	Brawn-Mercedes	78	1:40:44.282	1	10
2	23	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	78	+7.6 segs	3	8
3	4	Kimi Raikkonen	Ferrari	78	+13.4 segs	2	6
4	3	Felipe Massa	Ferrari	78	+15.1 segs	5	5
5	14	Mark Webber	RBR-Renault	78	+15.7 segs	8	4
6	16	Nico Rosberg	Williams-Toyota	78	+33.5 segs	6	3
7	7	Fernando Alonso	Renault	78	+37.8 segs	9	2
8	11	Sebastien Bourdais	STR-Ferrari	78	+63.1 segs	14	1
9	21	Giancarlo Fisichella	Force India-Mercedes	78	+65.0 segs	13	
10	10	Timo Glock	Toyota	77	+1 Vta	19	
11	6	Nick Heidfeld	BMW Sauber	77	+1 Vta	16	
12	1	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	77	+1 Vta	20	
13	9	Jarno Trulli	Toyota	77	+1 Vta	18	
14	20	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	77	+1 Vta	15	
15	17	Kazuki Nakajima	Williams-Toyota	76	+2 Vtas	10	

Fernando Alonso, una vez más, sacó petróleo de su poco competitiva montura.



Los tres primeros en Montecarlo, Button Barrichello y Raikkonen

¿POR QUÉ NO VES LAS COSAS DE OTRO COLOR?



50% EN EL SEGUNDO NEUMÁTICO

www.renaultservicios.es



VEN A RENAULT SERVICIOS.

Oferta válida para neumáticos Dunlop, Continental, Goodyear, Michelin, Pirelli y Bridgestone. Promoción válida hasta el 14.08.09.



RED RENAULT DE CANARIAS

GP de Italia. Mugello es a Italia lo que Jerez a España. Victorias de Smith, Pasini y Stoner

Por ello el GP de Italia tiene un sabor especial, la afición italiana se vuelca con el Mundial de Moto GP y llena las gradas del circuito de la Toscana de manera incondicional.

Durante las dos jornadas de entrenamientos previas al GP el sol acompañó a los pilotos, pero sin embargo la lluvia hizo acto de presencia precisamente el domingo por la mañana. El warm up del domingo se convirtió en una locura para los equipos que tuvieron que adaptar las motos a las nuevas circunstancias de mojado.

Simón, Bautista y Lorenzo llegaron a Italia liderando las tres categorías y los tres, excepto Simón que cedió la pole a su compañero Bradley Smith, consiguieron los mejores tiempos que les colocaron en las primeras plaza de la parrilla de salida.

125 cc Smith se coloca líder

Bradley Smith partía desde la primera posición de la parrilla pero le sirvió de poco al británico en la salida, donde Simón se colocó primero con Scott Redding, Andrea Iannone y Nico Terol por delante de Smith.

La carrera se presentaba a priori muy luchada entre Simón e Iannone, pero la cadena del italiano se salió en el quinto giro y tuvo que tomar el camino de los boxes. Éste hecho lo aprovechó Smith para aventajar en poco más de 1 segundo al grupo perseguidor formado por Simón y Terol que en 2 vueltas recuperaron la rueda del británico. La ventaja los tres primeros aumentaba vuelta a vuelta sobre el grupo formado por Espargaró, Márquez, Redding, Cortese y Zarco que a su vez luchaban en cada curva por alcanzar el cuarto puesto.

A dos vueltas del final, cuando Smith lideraba la carrera seguido de cerca por Terol y Simón, la Aprilia del piloto de Villacañas comenzó a calentarse y Julián Simón no pudo luchar por la victoria dejando el camino libre a Smith, que conseguiría su segunda victoria esta temporada y a Terol. Julián Simón completó el podio por delante de otros dos españoles, Pol Espargaró y Marc Márquez. Con esta victoria Smith ha apeado a Simón del liderato de la clasificación provisional de 125cc.



Simon perdió el liderato pero sigue en la lucha por el título.



Nico Terol, Bradley Smith y Julian Simon en el podio de 125cc.



Simoncelli, Pasini y Bautista en el podio de 250cc



Pole victoria y liderato para Smith.



Nueva jugada de Simoncelli sobre Bautista.

250 cc Victoria de Pasini

Si la carrera de 125cc fue vibrante, nada hacía presagiar lo movida que iba a resultar la del cuarto de litro. Marco Simoncelli salió como una exhalación desde la segunda plaza de la parrilla y en tan solo tres vueltas consiguió una ventaja de 7 segundos sobre Mattia Pasini quien seguido de Álvaro Bautista recortó esa diferencia consiguiendo ponerse a rueda del vigente campeón del mundo. Bautista se hizo con la primera plaza de la carrera en el ecuador de la carrera, pero Simoncelli, que veía como Bautista que tenía un ritmo superior que el suyo, no quiso que el de Talavera se fuera y en una maniobra más que dudosa sacó al piloto de Aspar de la pista.

Simoncelli sancionado con 5.000€ y tarjeta amarilla

Ambos se fueron a la grava y aunque pudieron volver a pista, Mattia Pasini se colocó primero con una ventaja de 5 segundos sobre Simoncelli, quien a su vez aventajaba a Bautista en 4. Sin embargo el español no se vino abajo y con un ritmo endiablado fue recortando esa ventaja hasta ponerse a rueda de Simoncelli de nuevo. A cuatro vueltas del final Bautista se llevó un susto y se conformó con la tercera posición. Simoncelli en una última vuelta de infarto, intentó hacerse con la victoria pero un bravísimo Mattia Pasini no quiso ceder su victoria con la que se reencontró después de la última conseguida el pasado año en Qatar. Finalmente Marco Simoncelli fue sancionado con una multa de 5.000 € y tarjeta amarilla.

Sigue en la pág. 13

Viene de la pág. 12

Gran Premio de Italia. Mugello (cont.)

MotoGP
Stoner acaba con la racha de Rossi

De nuevo la lluvia, que había arreciado sobre la pista durante la carrera de 250cc, marcó las vueltas de Moto GP. Con la carrera declarada en mojado, el viento soplaba y el trazado se empezó a secar rápidamente. Stoner lideró la carrera durante los primeros giros con Dovizioso, Rossi y Pedrosa siguiéndole de cerca, mientras que Lorenzo tenía que mejorar poco a poco tras una mala salida, marcada por una caída en la vuelta de reconocimiento. Pronto los pilotos empezaron a entrar a cambiar de montura para salir de nuevo a pista con neumáticos de seco. Dovizioso, Pedrosa, Vermeulen y Capirossi entraron a boxes en la 8 vuelta y en el siguiente giro lo hicieron Melandri, Rossi, Lorenzo, Stoner y Elías. Dani Pedrosa se fue al suelo cuando rodaba en la 11ª plaza y entonces Stoner se puso a liderar la carrera. Tras él, Capirossi intentaba conservar una plaza en el podio pero a dos vueltas para el final Lorenzo y después Rossi adelantaron al veterano piloto de Ducati, completando los dos pilotos del FIAT Yamaha el podio de Mugello. Dovizioso y Capirossi finalizaron 4º y 5º respectivamente. Por primera vez en 7 años Rossi, rey absoluto de Mugello no ganó la carrera, que fue para la marca italiana Ducati, que con esta victoria coloca a Stoner como líder de la clasificación provisional de Moto GP.

Texto: Eva Ávila
Fotos: Yiyo Dorta y Dorna



Aunque perdió el liderato, Jorge Lorenzo, hizo una excelente carrera.



Jorge Lorenzo, Casey Stoner y Valentino Rossi en el podio de Moto GP



Stoner, que ganó en casa de Rossi, rompió la hegemonía de "il dottore".

CR-V desde
24.750€



Ahorra hasta
5.000€

Type S desde
16.500€



HONDA
The Power of Dreams

Hasta fin de existencias. Civic Type S 1.8 140 CV. Consumo (l/100km): urbano: 8,4, extraurbano: 5,5, mixto: 6,6. CO2 (g/Km): 156. CR-V Sport 2.0 150CV. Consumo (l/100km): urbano: 10,9, extraurbano: 6,7, mixto: 8,2. CO2 (g/Km): 195



aucasa
WWW.AUCASA.COM

Ctra. General del Sur km. 8.8 (bajo Aluminios Roxy). Tfno.: 922 620 617 Santa Cruz de Tenerife
C/ Manuel Hermoso Rojas. (Cabo Llanos) Tfno.: 922 280 850 Santa Cruz de Tenerife
C/ Las Mercedes s/n Edif. Imdicasa. Polígono Industrial Los Majuelos. Tfno.: 922 823 422 La Laguna
Avda. 7 Islas Canarias s/n, pol.Industrial Llano del camello. Tfno.: 922 735 863 San Miguel de Abona

Jerez, algo más que un Gran Premio

¿Qué tiene Jerez?

Hay un dicho popular que habla de no dejar para mañana lo que puedas hacer hoy y Jerez es algo similar. No dejes de ir en cuanto puedas.

Es cierto que el gran premio de Jerez ha sufrido muchos cambios en los últimos años debido a la gran afluencia de aficionados y sobre todo a la idea que llevan muchos de ellos. Esta carrera se ha ganado cierta fama de "aquí todo está permitido" y esto conlleva la presencia de grupos de individuos que no respetan nada ni a nadie, pero es cierto que en cualquier evento donde acuden más de cien mil personas encontramos de todo.

tos y expilotos y a todos les hice la misma pregunta: ¿qué tiene Jerez?

Crivillé, comentaba que es el ambiente, todo lo que está alrededor te hace crecer y dar más de lo que tienes. El mismo Jorge Lorenzo declara que quiere agradar y echar el resto para que toda esa gente que viene de todos los lugares de España sienta como lo entrega todo, aún a riesgo de caer y perderlo todo, como le ocurrió. Dani Pedrosa me decía que es correr en casa, y tiene su gracia, porque es catalán y tiene el circuito de Montmeló muy cerca, pero en Jerez el apoyo del público se triplica. El mis-

mo caso que Alex Debón, el de Castellón, tiene Valencia pero en Jerez el puño del gas es distinto. Para el bueno de Alvaro Bautista significa darlo todo sin pensar en sí mismo, es agradar a tu gente que espera lo mejor de ti... Y así muchos pilotos.

Jerez 2009 fue una gran fiesta que no acabó con título porque no sonó el himno español pero lo que sí garantiza Jerez es la pasión por las motos. Esto nadie nos lo puede quitar. Jerez huele a gasolina, Jerez suena a moto, Jerez da vida al motociclista, Jerez es MAGIA.

Texto y fotos: Yiyo Dorta

Jerez tiene algo que no tiene ningún otro circuito

Salvado este punto, y nos centramos en lo positivo, ¿qué tiene Jerez que no tienen otros grandes premios? Lo primero es el clima: sur de España, calor, fino, pescadito, fiesta y ganas de vivir. Lo segundo es un circuito que gusta a todos, bueno, a casi todos, para Stoner no es así. Tercero, su gente.

Jerez tiene magia, y tiene magia porque si bien en España contamos con tres circuitos importantes del mundial, Jerez fue el primero que acogió un gran premio de motos allá por el año 87. En él han corrido todos los grandes campeones, todo piloto quiere tener un triunfo en Jerez. También ha sido un circuito donde han ocurrido noticias que han conmocionado al mundo de las dos ruedas, me viene a la mente la muerte de Wakai cuando caía a la salida del pit-lane, y por supuesto la caída de Mick Doohan, el gran piloto australiano que a la salida de la curva Michelin tuvo su grave accidente que le retiró de las carreras.

Pero el trazado jerezano, es diferente. Con motivo del gran premio 2009 tuve la oportunidad de hablar con varios pilo-



A pesar de todo, las fotos, no son capaces de explicar toda la magia de un circuito como el de Jerez.

275 Kms de recorrido para la edición de la "mayoría de edad" Rallye Villa de Granadilla, 19-20 de Junio

- * Nuevo formato con una especial cronometrada la noche del viernes.
- * En total serán siete tramos, cuatro a reconocer, en la comarca de Abona.
- * ¿Existe una maldición para los pilotos que ganan el "Granadilla"?
- * Gregorio Picar (piloto) y Víctor Pérez (copiloto) los más laureados.

El nuevo equipo de trabajo la Escudería Atogo, con su presidente José Velázquez al frente trabaja intensamente desde hace semanas para que la maquinaria de la décimo octava edición del Rallye Villa de Granadilla esté ya en marcha a ritmo de cruce con

el Ayuntamiento nuevamente como principal valedor de la competición que alcanza su mayoría edad.

5ª cita del Campeonato de Canarias de Rallyes sobre asfalto y segunda del provincial tinerfeño que recorrerá 275 kilómetros sobre carreteras del

sur de la isla del Teide en la tarde noche del viernes, 19 de junio, y la jornada sabatina.

El inicio de la competición sobre los tramos cronometrados en la noche del viernes es una de las grandes novedades de la edición 2009 de la prueba granadillera. De este modo,

tras la protocolaria ceremonia de salida a partir de las nueve de la noche en el casco urbano de Granadilla los equipos se dirigirán al "service park", que repite escenario en el Polígono Industrial, para a continuación dirigirse al primer y único tramo de la jornada, "Granadilla", de once kilómetros entre las localidades de la Cisnera y Granadilla por la Carretera General el Sur.

Para la jornada del sábado se reservan el grueso de la competición. Concretamente un bucle formado por las especiales de Atogo (versión norte sur sobre 6.8 kilómetros),

Frontón-Martela (la prueba reina de esta edición con sus 19.2 kilómetros) y la recuperada cronometrada de Porís-Arico (sobre 8.5 kilómetros).

Estos tres tramos se repetirán a doble pasada con arranque a las diez de la mañana siendo la previsión de que el primer equipo entre en el parque cerrado final a partir de las 17.30 horas.

Repasando la historia del Rallye Villa de Granadilla desde el año 1990 en el que se celebró por vez primera encontramos el nombre de seis ganadores. El dato anecdótico es que ninguno de los seis se mantiene en activo o al menos sigue el campeonato con regularidad, ¿existirá alguna extraña maldición que cae sobre los ganadores del Granadilla?

Redacción



Toñi Ponce y Rubén González vencedores del 2008 con el Skoda Fabia WRC.

PROGRAMA HORARIO		
Viernes, 19 de junio	Observac.	HORA
Salida - Los Hinojeros (Granadilla)		21:00
Zona de Asistencias "Pol. Ind. Granadilla"	20'	21:25
TC 1 "A1" Granadilla	11.600 mts	22:15
Zona de Asistencias "Pol. Ind. Granadilla"	Fin sección	23:00
Sábado, 20 de junio		
Zona de Asistencias "Pol. Ind. Granadilla"		10:00
TC 2 "B1" Atogo	6.800 mts	10:30
TC 3 "C1" Frontón-Martela	19.200 mts	11:10
TC 4 "D1" Porís-Arico	8.500 mts	12:20
Asistencia+Reagrup. "A1-Pol. Ind. Granadilla"	1h. 15'	13:00
TC 5 "B2" Atogo	6.800 mts	14:45
TC 6 "C2" Frontón-Martela	19.200 mts	15:25
TC 7 "D2" Porís-Arico	8.500 mts	16:35
Fin del Rallye Los Hinojeros (Granadilla)		17:30

PALMARES POR NUMERO DE VICTORIAS

Victorias	Pilotos	(año de las ediciones vencidas)
5	Gregorio Picar	(1990-1997-1998-1999-2000)
4	Ricardo Averó	(1991-1993-2001-2002)
4	Antonio Ponce	(1995-2003-2007-2008)
2	José Antonio Torres	(2005-2006)
1	Manuel Mesa	1996
1	David García	2004
Victorias	Copilotos	(año de la ediciones vencidas)
3	Víctor Pérez	(1997-1998-2000)
3	Rubén González	(2003-2007-2008)
2	Nazer Ghuneim	(1991-2002)
1	Luís Izaguirre	1990
1	José Carlos Déniz	1993
1	Sebastián García	1995
1	Domingo de Paz	1996
1	Andrés Castro	1999
1	Carlos del Barrio	2001
1	Bernardo Guerra	2004
1	José Gregorio Pérez	2005
1	Mahy García	2006
Victorias	Marcas	(año de la ediciones vencidas)
6	Ford	(1990-1996-1997-1998-1999-2000)
3	Mitsubishi	(1991-1993-1995)
3	Renault	(2004-2005-2006)
3	Skoda	(2003-2007-2008)
2	Citroën	(2001-2002)

Cuadro de Ganadores (año a año)			
Edición	Año	Equipo	Vehículo
1º	1990	Gregorio Picar-Luis Eizaguirre	Ford Sierra RS Cosworth
2º	1991	Ricardo Averó-Nazer Ghuneim	Mitsubishi Galant VR4
3º	1993	Ricardo Averó-José C. Déniz	Mitsubishi Galant VR4
4º	1995	Antonio Ponce-Sebastián García	Mitsubishi Galant VR4
5º	1996	Manuel Mesa-Domingo de Paz	Ford Escort RS Cosworth
6º	1997	Gregorio Picar-Víctor Pérez	Ford Escort RS Cosworth
7º	1998	Gregorio Picar-Víctor Pérez	Ford Escort RS Cosworth
8º	1999	Gregorio Picar-Andrés Castro	Ford Escort WRC
9º	2000	Gregorio Picar-Víctor Pérez	Ford Escort WRC
10º	2001	Ricardo Averó-Carlos del Barrio	Citroën Xsara VTS Kit Car
11º	2002	Ricardo Averó-Nazer Ghuneim	Citroën Xsara VTS Kit Car
12º	2003	Antonio Ponce-Rubén González	Skoda Octavia Kit Car
13º	2004	David García-Bernardino Guerra	Renault Megane Kit Car
14º	2005	José A. Torres-José G. Pérez	Renault Megane Kit Car
15º	2006	José A. Torres-Mahy García	Renault Megane Kit Car
16º	2007	Antonio Ponce-Rubén González	Skoda Fabia WRC
17º	2008	Antonio Ponce-Rubén González	Skoda Fabia WRC

Presentados los ganadores V Torneo de Golf Rahn Star

El Torneo Rahn Star de Golf del pasado 23 de mayo se celebró por tercer año consecutivo en el Abama Golf y acogió a 140 participantes. Este Torneo forma parte del Mercedes Trophy 2009, un circuito de torneos para jugadores amateurs que posean la licencia en vigor de la Real Federación Española de Golf y que hayan sido invitados por un Concesionario Oficial Mercedes-Benz España que organice torneos locales en su provincia, como Rahn Star.

Bajo modalidad stableford en 18 hoyos

La intensa competitividad que se generó entre los participantes refleja el éxito de esta edición. La Final Nacional tendrá lugar a principios de septiembre en el Hotel Rom-

pido Golf de El Rompido, en Huelva, y los dos primeros clasificados de cada una de las dos categorías viajarán a Alemania para representar a España en la Final Mundial del Mercedes Trophy 2009, acompañados por el representante ganador del Torneo de Concesionarios.

El Torneo se celebró bajo la modalidad stableford en un sólo recorrido de 18 hoyos en dos categorías, y deparó un gran nivel de juego. Los ganadores fueron los siguientes:

V TORNEO DE GOLF "RAHN STAR"

1ª Categoría:

1º clasificado: David Pritchard (38 puntos)

2º clasificado: Rafael Sorro Alemán (37 puntos)

2ª Categoría:

1º clasificado: Mª Carmen Gallardo García (44 puntos)

2º clasificado: Almudena Parache (39 puntos)

Mejor golpe en Par 3: David Davinson

Drive más largo femenino: Mª Rosario Pedrojas (160 metros)

Drive más largo masculino: Alfonso Grijalva (249 m)

Forrabolas: Luis Úbeda
Campeón Scratch: Alejandro Jiménez (36 puntos Scratch)

Por último, destacar que el V Torneo Rahn Star contó con las siguientes empre-

sas colaboradoras: Boutique Mercedes-Benz, Bang & Olufsen, Cervecería de Canarias "CCC", Vilella S. A. U. y Joyería Saphir.

Redacción



El Torneo Rahn Star de Golf se celebró por tercer año consecutivo en el Abama Golf y acogió a 140 participantes.

Ganadores nacionales del Concurso Dream Team 2008 Rahn Arauna protagonistas

Seat España ofreció una cena para los "Ganadores Nacionales del Concurso Dream Team 2008" en el Restaurante "La Cueva Caprichosa" de Santa Cruz de Tenerife.

Repitió triunfo con la mayor puntuación

El equipo de Posventa de Rahn Arauna repitió triunfo y obtuvo la puntuación más alta de todos los Servicios Autorizados de la Red, además de convertirse en el galardonado de esta edición con una gran ventaja sobre el segundo clasificado e incluso superar su propia calificación del año anterior. Esta gran victoria es fruto del trabajo de todos los componentes del Servicio Posventa en colaboración con los Servicios Centrales.

El acto fue presidido (de izquierda a derecha en la foto)

por: D. Lorenzo Ramírez, Director de RR.HH. de Rahn, D. Gartzén Aurtentxe, Director

General de Rahn, D. Alberto Pérez, Gerente de Zona y a su vez Responsable de los Siste-

mas de Gestión de la Calidad en los Servicios SEAT, D. Raul Carrizo, Responsable de

Posventa de Rahn Arauna y D. Juan Arias, Director de Rahn Arauna.

Redacción



De izquierda a derecha Sres.: Ramírez, Aurtentxe, Pérez, Carrizo y Arias.

Campeonato Provincial Trial Valle Jiménez

El Moto Club Cumbres de Anaga ha organizado con un rotundo éxito la segunda cita del campeonato provincial de trial.

El lugar elegido para esta carrera fue Valle Jiménez, un paraje precioso donde se dieron cita los mejores pilotos de la especialidad. Lo más im-

portante de la prueba estuvo en la numerosa inscripción y la gran afluencia de público.

Las conversaciones de la Federación Tinerfeña con representantes provinciales de trial y clubs organizadores han dado como resultado este espectacular evento que, si lo sumamos a una prueba de en-

duro en el mismo lugar, nos da como resultado el resurgir de dos modalidades que estaban un poco abandonadas.

Enduro

Muy temprano tomaban la salida las motos de enduro por el barranco que atraviesa Valle Jiménez. Se trataba de hacer un tramo tres veces tomándose como tiempo oficial la suma de los dos mejores cronos de cada piloto. Nueve eran las motos en pista. El triunfo absoluto fue para Ventura Darias, que llevó a su KTM 530 a los más alto del podio realizando además el mejor tiempo en una pasada 4:45. La segunda posición fuera para Nicodemus Florido con su Beta y la tercera para David González, el actual campeón provincial de TT que con su Kawasaki 250 de Tifón Motor se suma a esta nueva especialidad. Otro piloto de supermotard, Isaac Melián no quiso perderse la prueba en su pueblo y acabó cuarto por delante de Jorge De la Rosa que volvía a la competición.

Trial

En la prueba de trial en categoría Open los hermanos Naranjo ocuparon las dos primeras plazas siendo primero Jonathan por delante de Cristian. En Master Carlos Trujillo fue primero y Oscar González segundo. En iniciados Rubén Santana superó a Kilian González y a Julián de Vicente.

En clásicas la lucha estuvo muy cerrada y al final Rolf Bernhard y Ángel Méndez

empataron en la primera posición. Segundo fue el gran canario Oliver Santana y tercero Rafael Elvira. Nicolás Rodríguez, que tampoco se pierde una prueba en las dos ruedas, fue cuarto por delante de Jorge de la Rosa que consigue acabar quinto en las dos modalidades.

Excelente trabajo del MC Cumbres de Anaga que contó con el apoyo de Aucasa Honda para la celebración de esta prueba.

Ha sido un paso muy importante la celebración de esta prueba que ha demostrado que se pueden hacer muchas cosas bien en el mundo del trial.

Texto y fotos: Yiyo Dorta



Ventura Darias dominador absoluto de la prueba de enduro



Bonito paraje para la práctica del trial

El ganador del casco fue:



Por cortesía de:

Lubricantes recomendados



Don José Gómez Torres

Vive en La Laguna. Es camionero y lee



En Abril el Volkswagen Golf vuelve al primer puesto El mercado de coches nuevos en Europa

JATO Dynamics, proveedor líder mundial de datos de automoción, ha elaborado su análisis mensual de mercado europeo de coche nuevo para abril de 2009.

Ford mantuvo la presión sobre su rival alemán sin embargo, con el nuevo Fiesta que sigue aumentando sus ventas en toda Europa, con el 19.7 % desde el inicio de año y el 26.9 % para el mes de abril. El Fiesta se ha vendido sobre todo bien en "los 5 grandes mercados de coches nuevos" europeos (Alemania, Reino Unido, Francia, Italia y España), donde su introducción también ha coincidido con medidas de ayuda a los consumidores para la compra de coches nuevos, más pequeños.

Algunos países, como España, todavía no notan los efectos de las ayudas

"Los planes de ayuda de los gobiernos comienzan a tener un impacto, tanto en los volúmenes de las ventas en los diferentes mercados como en el tipo de coches vendidos", dice David Di Girolamo, Jefe de JATO Consult. "El cuadro más grande muestra el incremento en nuevas ventas de coche a través de Europa y seguiremos supervisando estrechamente los signos de una más amplia mejora."

Todos excepto uno de los diez primeros modelos de gran éxito de ventas en Europa son ahora coches del segmento B

o C, contabilizando 1,031,780 unidades desde el inicio de año entre ellos, o el 22.5 % del mercado total.

Actividad por Marca

Volkswagen fue de nuevo la marca más vendida de Europa en abril, pero con ventas a la baja del 10.1 %, contra 2008. El Ford mantiene un segundo puesto cercano, mientras Renault ha subido para ocupar el tercer lugar en abril, beneficiándose de aumentos significativos nacionales de las ventas para Megane y Twingo en Francia. Permanece quinto desde el inicio de año, tras Opel/Vauxhall y Fiat.

La mayor parte de las marcas principales experimentaron un avance de ventas en abril, con Hyundai, Dacia y Alfa Romeo como marcas destacadas en un aumento del volumen de ventas desde el inicio del año, frente a 2008.

Ventas nacionales

Detras de la tendencia a la baja en el índice de ventas Europeo, el cuadro de ventas nacionales de coche nuevo muestra el efecto que varía de en función de las ayudas a lo largo y ancho de Europa.

El mercado de coche nuevo de Alemania sigue beneficiándose, desde que el gobierno alemán anunció proyectos para ampliar su esquema de ayudas hasta el final de 2009, con ventas bajando sólo en abril el 3.1 % y subiendo un 11.6 % en lo que va de año. Todos los otros mercados principales europeos de coche nuevo todavía sufren los efectos de la recesión global y mientras muchos tienen ya planes nacionales de incentivos propios para animar la compra de nuevos coches, el efecto de estos debe aún ser sentido en el Reino Unido y en España.

Los 10 primeros Modelo	Datos del mes de abril			Año hasta el mes de abril		
	2008	2009	%	2008	2009	%
VOLKSWAGEN GOLF	44,612	41,398	-7.2%	169,089	162,366	-4.0%
FORD FIESTA	27,17	34,471	+26.9%	125,285	149,911	+19.7%
PEUGEOT 207	43,045	28,987	-32.7%	165,915	119,635	-27.9%
FIAT PUNTO	30,643	27,935	-8.8%	120,751	101,219	-16.2%
OPEL/VAUXHALL CORSA	34,465	27,857	-19.2%	140,578	108,376	-22.9%
FORD FOCUS	34,605	27,389	-20.9%	140,861	105,659	-25.0%
VOLKSWAGEN POLO	25,708	23,879	-7.1%	99,96	100,648	+0.7%
FIAT PANDA	18,831	23,039	+22.3%	80,955	95,236	+17.6%
RENAULT CLIO	34,771	22,397	-35.6%	132,48	88,73	-33.0%
VOLKSWAGEN PASSAT	24,932	20,911	-16.1%	91,357	71,372	-21.9%

El Volkswagen Golf recupera la primera plaza. Sigue siendo importante el crecimiento del Fiat Panda.

Las 10 primeras Marcas	Datos del mes de abril			Año hasta el mes de abril		
	2008	2009	%	2008	2009	%
VOLKSWAGEN	152,435	137,034	-10.1%	552,135	509,455	-7.7%
FORD	110,231	101,148	-8.2%	461,225	418,815	-9.2%
RENAULT	111,072	86,922	-21.7%	416,9	323,25	-22.5%
OPEL/VAUXHALL	111,292	84,192	-24.4%	444,069	337,105	-24.1%
FIAT	93,454	83,164	-11.0%	371,137	332,762	-10.3%
PEUGEOT	99,444	76,145	-23.4%	391,239	308,52	-21.1%
CITROEN	82,483	72,478	-12.1%	322,799	270,851	-16.1%
AUDI	63,041	59,849	-5.1%	223,662	212,574	-5.0%
MERCEDES	70,707	56,369	-20.3%	257,036	192,27	-25.2%
TOYOTA	72,717	51,408	-29.3%	297,982	233,848	-21.5%

Volkswagen sigue ocupando, como marca más vendida, el primer lugar.

Ventas por: País	Datos del mes de abril			hasta el mes de abril		
	2008	2009	%	2008	2009	%
Alemania	317,96	308,173	-3,1	1053,874	1176,263	11,6
Austria	31,813	35,898	12,8	105,591	100,194	-5,1
Belgica	61,703	47,641	-22,8	231,567	191,493	-17,3
Chipre*	1,809	1,474	-18,5	7,707	5,871	-23,8
Dinamarca	16,117	7,885	-51,1	55,467	32,444	-41,5
Eslovaquia*	8,612	8,701	1,0	28,354	23,612	-16,7
Eslovenia	7,73	4,84	-37,4	26,529	19,488	-26,5
España	123,482	63,565	-48,5	471,091	261,583	-44,5
Estonia	2,801	1,164	-58,4	10,236	3,868	-62,2
Finlandia	15,494	7,433	-52,0	61,724	36,844	-40,3
Francia	198,558	184,475	-7,1	724,679	689,931	-4,8
Gran Bretaña	175,668	133,475	-24,0	859,017	613,833	-28,5
Grecia*	28,033	16,377	-41,6	107,104	65,506	-38,8
Holanda	42,005	30,283	-27,9	205,397	155,129	-24,5
Hungría	14,576	6,707	-54,0	54,197	29,087	-46,3
Irlanda	13,261	4,448	-66,5	105,974	37,037	-65,1
Islandia	622	71	-88,6	3,944	0,364	-90,8
Italia	204,71	189,029	-7,7	874,95	730,876	-16,5
Letonia	2,25	0,546	-75,7	8,24	2,061	-75,0
Lithuania	2,535	0,797	-68,6	9,372	2,725	-70,9
Luxemburgo	6,419	5,875	-8,5	19,909	15,886	-20,2
Noruega	11,704	7,504	-35,9	41,678	26,745	-35,8
Polonia*	28,057	27,705	-1,3	114,981	115,672	0,6
Portugal*	18,447	13,566	-26,5	73,66	45,347	-38,4
Republica Checa*	18,832	15,809	-16,1	61,573	52,629	-14,5
Suecia	27,478	18,249	-33,6	89,301	62,186	-30,4
Suiza*	28,582	20,567	-28,0	95,124	79,341	-16,6
Gran Total	1409,258	1162,257	-17,5	5501,24	4576,015	-16,8

Redacción

* Datos orientativos

Solamente Alemania y Polonia siguen teniendo unos resultados positivos.



Subida al Mayorazgo, 6 - 38108 Santa Cruz de Tenerife
Citas: Tel.: 922 882 783 - 922 209 602 Fax: 922 882 835
email: atencionalcliente@estiauto.com
Horario de atención de lunes a viernes de 07:00 a 17:00 horas
Recojemos y entregamos su vehículo en toda la isla



Se trata de un cross-over compacto y un coupé-cabrio

Presentados el Peugeot 3008 y el 308CC

En el marco incomparable del Real Club de Golf de Tenerife, en Tacoronte, Automotor Canarias, Concesionario de Peugeot para Tenerife, citó a los medios informativos para realizar la presentación de dos nuevos modelos de la marca francesa.

Con diseños innovadores y muy buenos acabados.

El Peugeot 3008

El Peugeot 3008 es un cross-over compacto, de volumen y responsable.

Supone una oferta nueva e innovadora no tan sólo en el seno de la gama Peugeot sino en el conjunto del mercado automovilístico actual.

Construido en la fábrica de Sochaux, en el Este de Francia, su innovador concepto y sus prestaciones son el fruto de la experiencia y de los valores tradicionales de la marca del León.

El 3008 se sitúa en un cruce de caminos donde convergen diferentes universos; el de los SUV, el de los monovolúmenes e incluso el de las berlinas. Producto de la mezcla de todos ellos, sabe sacar provecho de los puntos fuertes de cada uno al tiempo que adopta una serie de tecnologías inéditas (Dynamic Rolling Control, GripControl...) que le permiten combinar cualidades que

suelen ser antagónicas como el placer de conducción a bordo de un vehículo "alto" o la motricidad mejorada respetando el medio ambiente.

Con esta síntesis anticonformista y sus apuestas de diseño, el 3008, concebido como un vehículo que aporta soluciones originales.

Motores y precios

En Gasolina: 1,6 l VTi 120CV caja 5V manual y 1,6 l THP 150CV con 6V manual.

En Diesel: 1,6 l HDi FAP 110CV 6V manual, 1,6 l HDi FAP 110CV 6V pilotada, 2,0 l HDi FAP 150CV con 6V manual y 2,0 l HDi FAP 163CV con 6V automática.

Los precios van desde 20.000 hasta 28.000€.

Peugeot 308cc

Tras su presencia en el Salón Internacional de París en el 2008, de la excelente aceptación y notoriedad generada por la prensa y de las más de 4.000 personas que han solicitaron información a través del showroom de prelanzamiento www.peugeot.es, se presentó el 308cc

Si el 307 CC destacó por ser un pionero en el mercado mundial al crear el primer coupé-cabriolet de 4 plazas, que propició una fuerte demanda en el mercado de este tipo de carrocería en el segmento M1, convirtiendo a Peugeot en el líder mundial de los coupés-cabriolets, el 308 CC reutiliza este concepto, y cumple con todas sus caracte-

ísticas fundamentales:

- Es un verdadero coupé,
- Convertible en un verdadero cabriolet gracias a un techo rígido retractable de forma automática y plegable en el maletero,
- Dispone de 4 verdaderas plazas,
- Ofrece un maletero amplio con un fácil acceso incluso en modo cabrio,
- Mantiene siempre sus altas prestaciones en términos de seguridad.

El 308 CC hereda este espíritu del 307 CC con un diseño exterior e interior inconfundible que incorpora un gran número de innovaciones tecnológicas que permitirán a este modelo convertirse en la

referencia del mercado de los coupé cabriolet como lo fue su antecesor.

En el Peugeot 308 CC destacan como innovaciones más importantes:

- Techo completamente automatizado: apertura en 20 segundos incluso a 12km/h.
- Luces traseras de diodos: verdadera firma de estilo del 308 CC.
- Sistema Airwave: calefacción integrada en el reposacabeza a la altura de la cabeza.
- Windstop: disminuye las turbulencias interiores y se pliega cómodamente en el maletero
- Airbags de tipo cortina para la protección de la cabeza integrados en el asiento.

Todas estas innovaciones,

están encaminadas a permitir el uso del 308 CC descapotado en cualquier estación del año de forma placentera. Precisamente, el sistema Airwave y el placer de conducir en cualquier época del año será el principal eje de comunicación, cuyo slogan es: "abierto en cualquier estación".

Motores y precios

En gasolina con motores 1.6 THP 150 CV caja manual y 1,6 THP 140 CV automático.

En diesel con motores 2.0 HDi FAP 140 CV caja manual y 2.0 HDi FAP 136 CV automático y 2.0 HDi FAP 150 cv. Los precios se sitúan entre 28.300 a 35.000 €.

Redacción



Responsables de la empresa (de iz. a dch.): Don David Heredia, Don David Aguiar y Don Francisco Salamanca.



PLAN 4000E PEUGEOT

4.000 € COMO MÍNIMO
EN TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS
PARA CAMBIAR DE COCHE.



PEUGEOT FINANCIACIÓN

Gama 308: Consumo mixto (l/100 km): entre 4,5 y 8,2. Emisiones de CO2 (g/km): entre 120 y 194
Oferta válida para particulares que cumplan con las condiciones del Plan 2000E y Turismos Peugeot Berlina y SW de las gamas 207, 308 y 407 matriculados desde la entrada en vigor del Plan 2000E hasta el 30.06.09. Consultar condiciones en peugeot.es. Modelo visualizado 308 Sport 3p.

Evolución de la tecnología del automóvil

La seguridad

Desde el invento de la rueda y su aplicación posterior en la historia a los vehículos automóviles, se ha evolucionado mucho y siempre para mejorar. Hoy en día cada vez nos encontramos en mayor medida, nuevas tecnologías en sistemas de seguridad activa y pasiva, en la motorización y la propulsión, en los combustibles, en los controles de emisiones de gases, y etc., aplicados a los vehículos automóviles.

Desde el inicio se ha evolucionado mucho y siempre para mejorar

Los vehículos de hoy en día, independientemente de su marca, modelo y segmento de uso, se han convertido en algo más que un mero medio de transporte, sino en verdaderas máquinas de alta tecnología, en el pasado sólo imaginables en las películas de ciencia ficción, al puro estilo 007 de James Bond. Y hablamos de los coches y motocicletas que se comercializan en nuestro tiempo, no solo los de competición, sino los de la "calle", como solemos denominarlos. Aunque claro está, que muchas de esas tecnologías incorporadas a estos vehículos, y observando sus precios, no

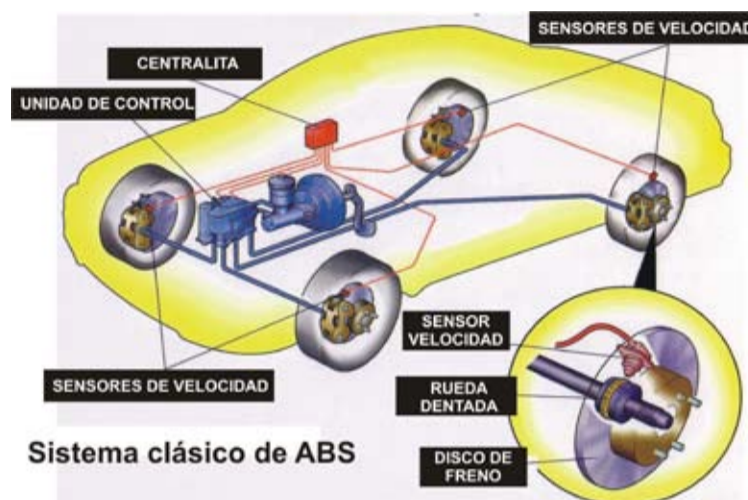
están al alcance de todos los bolsillos, porque son verdaderamente bienes de lujo. Pero poco a poco, no obstante, los fabricantes están incorporando estas tecnologías cada vez más en el equipamiento base de muchos de los vehículos utilitarios, unas veces por decisión de los propios fabricantes y otras porque la Unión Europea se está encargando de que algunos, como el ESP, ya sean obligatorios de serie en los vehículos que adquiramos a partir de 2011.

Hoy en día existen hasta tres tipos de seguridad, diseñada para los automóviles, pero para salvaguardarnos la vida. Todos ellos han sido desarrollados para funcionar antes, durante y después del impacto.

Seguridad Activa

La primera, la seguridad activa o primaria, que es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, como son: el sistema de frenado, que permite reducir la velocidad del automóvil, el sistema de dirección, encargado de dirigir la trayectoria del automóvil, el sistema de suspensión, que contribuye a la estabilidad del automóvil, la calidad de los neumáticos, que influyen en la adherencia con el suelo, la potencia del motor y su caja de cambios que permiten adquirir unas aceleraciones adaptadas a las necesidades de uso, el diseño

de visibilidad de parabrisas y retrovisores, los sistemas de iluminación delanteros, habitáculo y traseros), la electrónica en general, y otros muchos.



Seguridad Pasiva

La segunda, la seguridad pasiva o secundaria, son los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable. En este sentido existen elementos como los cinturones de seguridad de tres y cuatro puntos, los compuestos de los parabrisas y ventanillas, los reposacabezas, el sistema de retención infantil (SRI), los diferentes Airbags (bolsas de aire), que pueden ser ubicados en diferentes partes del automóvil, la estructura de los automóviles que sirve de escudo al habitáculo.

Seguridad Terciaria

Y la tercera, denominada seguridad terciaria, que también se integra en la seguridad pasiva, pero creo que va más

allá, y es la que se encarga de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que este haya sucedido. Por ejemplo: el cierre

tra impactos), el ABS (sistema antibloqueo de frenos), el ESP/DSC/VDC/VSC (sistema de control de estabilidad), el EDS (antipatinamiento) o el TCS (sistema de control de tracción), el ARP (sistema activo antivuelco), el EBD (sistema de control eléctrico de distribución de frenada), el BAS/HBA (asistencia hidráulica de frenada de emergencia), el PDC (sistema de ayuda al estacionamiento), el DCS (sistema de control de descensos), etc.

Todos estos inventos, son sistemas, que configuran una serie de ayudas activas y pasivas a la conducción que han servido para hacer de los vehículos, máquinas tecnológicamente más modernas, más seguras y de mejor manejo, salvando muchas vidas. Aunque quién conduzca de momento, y digo sólo de momento, seamos nosotros, dado los grandes avances en sistemas de navegación y GPS vía satélite, que pronto podrían sustituirnos al volante. Pero claro, eso si las carreteras por las que circulamos estuvieran tan bien preparadas y contarán con una infraestructura de alta tecnología e inteligencia artificial, que hoy en día, de por sí, es para seguir soñando porque es pura ciencia ficción.

Nuestros descendientes en un futuro lejano, pensarán mirando al pasado, que estábamos locos de remate cuando existían carreteras con doble sentido...

José Antonio Fernández

¡¡Sumérgete bajo el azul del mar... !!



ACUC
training center



CENTRO DE BUCEO SEADIVE
RADAZUL / TENERIFE



authorized
ACUC
distributor

Estamos muy cerca de ti con 300 m² de instalaciones, personal titulado, aula multimedia, gimnasio, vestuarios y duchas, equipos y material de primera, carga propia de botellas, embarcaciones y la mejor seguridad.

- Bautizos Marinos
- Cursos de buceo ACUC todos los niveles
- Inmersiones diarias de Martes a Domingo
- Actividades y eventos

CENTRO DE BUCEO SEADIVE
 Centro Formativo y Distribuidor Autorizado ACUC
 Avda. Colón s/n. Edificio Botavara, local 1. Frente al muelle deportivo
 38109 Radazul (bajo), El Rosario, Tenerife
 Tel.: 922 681 705
 info@seadive.es

www.seadive.es

Presente en el próximo Mercado del Vehículo de Ocasión Toyota Canarias. Vehículos de Ocasión

Toyota Canarias, tiene un departamento de vehículos de ocasión segmentado entre Toyota City y Arinauto en Las Palmas de Gran Canaria y Toyota Nivaria en Santa Cruz de Tenerife.

La CONFIANZA acreditada es uno de nuestros mejores activos

Con motivo de la celebración del Mercado del Vehículo de Ocasión entre los próximos días 10 al 14 de Junio entrevistamos a Don Miguel Montes, responsable de VO de Toyota Canarias

Sr. Montes, ¿Cuánto tiempo lleva en el mundo del coche de ocasión?

Llevo más de 30 años en el sector automovilístico de ocasión y mi mayor satisfacción en este período ha sido dejar satisfechos a miles de clientes.

¿Cuáles son las máximas del departamento de VO de Toyota Canarias?

Nuestras máximas son:

- 1 Confianza,
- 2 Garantía,
- 3 Seguridad,
- 4 Asesoramiento personalizado,
- 5 Variedad de marcas y
- 6 Oferta/Precio.

Cuando estamos atravesando una dura crisis del sector, ¿Qué importancia tiene la figura del vendedor de coches de ocasión?

Es cuando toma más importancia la figura del vendedor en la venta de un VO, ya que el cliente quiere "ahorro", "calidad" y "asesoramiento personalizado", características que se incluyen en la máxima del grupo Toyota Canarias.

Las ventas de VO están superando a las ventas de VN, ¿En que proporción?

En el año 2007 las ventas de VO superaron a las ventas

de VN en un 15.6 % concluyendo este periodo con una relación de ventas VO/VN de 1.2 a 1.

Un grupo comprador importante, ahora, es el formado por los inmigrantes...

Por eso se hace sumamente importante llegar con vehículos de buen precio a todos los sectores haciendo una mención especial al de inmigrantes que ocupó un 14 % de las ventas.

¿Qué sector ocupan los vehículos seminuevos o con menos de dos años en el global de las ventas?

Aproximadamente el 27% de las transferencias de VO son con vehículos de menos de 2 años.

El hecho de la crisis hace que los VN hagan grandes esfuerzos de ventas que se traducen en fuertes descuentos, ¿Cómo influye esta circunstancia en los VO?

Esto ha provocado que se acorte la diferencia de precio entre un nuevo y un usado, como consecuencia, la valoración para la recogida de un usado para la compra de un nuevo sufrirá una mayor depreciación respecto a años anteriores.

Esta política de descuentos extremos supondrá en el futuro una importante distorsión en el mercado de VO, por eso la estrategia comercial de Toyota no ha contemplado estas prácticas. En estos momentos el VN recibe una ayuda superior al VO con motivo del nuevo plan 2000E.

Hay clientes que compran un VO, ¿renuevan comprando otro VO?

En nuestra empresa toma cada vez mas importancia la repetición de compra de un VO, es por todos conocido que el 30 % de posibles compradores tiene una opinión positiva del mercado de VO frente a un 17 % que lo ve negativamen-

te, estos indicadores nos hacen ser mas fuertes a la hora de planificar nuestras estrategias.


¿Cuáles son las características generales que podríamos destacar en el stock de VO de Toyota Canarias?

Nuestro producto es muy competitivo debido a que, en su mayoría tenemos vehículos con poca antigüedad y kilometraje, con garantía de fábrica, vehículos demo, de cortesía, de Dirección y una importante variedad en vehículos de otras marcas.

Para concluir, Sr. Montes, los clientes de la casa seguramente ya lo conocen pero para los que todavía no lo son ¿Cuál sería la cualidad en la que Toyota Canarias destaca en el mundo del VO? "La CONFIANZA acreditada es el mayor motivo por el que los clientes acuden y repiten comprando su VO en Toyota Canarias".

Redacción



En  te damos lo que no ves
Vehículos de Ocasión

Los secretos de un campeón que también se entrena en Canarias

Jenson Button y la condición física en F1

Los conductores de Fórmula Uno tienen que mantener sus impresionantes niveles de forma física tanto durante la época de vacaciones como cuando corren. ¿Pero por qué la forma física es tan importante para un conductor F1? Preguntamos a Mike Collier, fisioterapeuta de Jenson Button.

Siempre en forma

“Hay tres o cuatro factores que explican por qué los conductores de Fórmula Uno tienen que estar en forma para rendir al máximo,” explica Mike Collier. “Las exigencias por calor y tensión al conducir son enormes. También otras actividades de la temporada de carreras que combinado con los viajes, apariciones en presentaciones y acontecimientos de patrocinador, realmente pueden ser agotadoras.

Los conductores necesitan tiempo para recuperarse pero la capacidad de enfrentarse a ello dependerá de su estado de forma. De ninguna manera deben perder su condición competitiva. Además, si un conductor cae enfermo, por cualquier razón, la recuperación tiene que ser tan rápida como posible, y esto requiere que estén al 100 % aptos y sanos.”

Otros tiempos

Sin duda los días de fumar cigarrillos, o conductores que bebían, en Fórmula Uno se acabaron. En los tiempos pasados de éste deporte, las posibilidades de morir o de terminar carrera con graves heridas, eran mucho mayores que hoy, y había conductores que eran famosos por disfrutar de la vida al máximo mientras podían. La seguridad ha mejorado tanto que tales tragedias son casi inauditas. Pero también las velocidades han aumentado y las exigencias sobre el cuerpo humano son mayores.

Otras necesidades

- Un coche moderno F1 puede acelerar de 0 a 160 kilómetros por hora en menos

de cinco segundos. El tirón mecánico y aerodinámico es tal que los conductores experimentarán cargas laterales de hasta 6G - en otras palabras la fuerza lateral sobre sus cuerpos (y órganos internos) será seis veces mayores que lo normal. Los conductores también aguantarán temperaturas dentro de la cabina que hace un promedio de 50 grados centígrados y perderán de dos a tres litros del agua por el sudor. Todo el tiempo conducirán al milímetro de forma perfecta, tomando decisiones tácticas, realizando ajustes en el coche y proporcionando la información al equipo. Está claro que el supremo estado de forma viene con la Fórmula Uno.

Exigencias de la F1

Todos los deportistas profesionales requieren un cierto nivel de estado de forma, ¿en qué aspecto se puede comparar con un conductor de Fórmula Uno? “Es muy difícil de decir,” dice Mike Collier. “Seguramente los conductores de F1 están automáticamente en el grupo de la elite para la forma total, pero si usted comparara Jenson con un futbolista entonces la diferencia no es tan clara. El futbolista probablemente ganaría a Jenson sobre una carrera de 30 metros porque es lo que le exigen para su deporte, pero el resultado sería distinto en una distancia más larga. Mientras un futbolista de primera división se entrena en esfuerzos explosivos y enérgicos. Jenson se centra expresamente sobre el trabajo de resistencia; él tiene que soportar niveles máximos durante dos horas cada vez.”

La labor del fisio

El fisio pasará mucho tiempo con sus conductores. Mike Collier asiste a cada uno de 17 Grandes Premios y pasa dos o tres días antes de la carrera entrenando con Jenson en el área local. Si a esto añadimos aproximadamente 95 días de trabajo lejos de los circuitos está claro que es un tipo muy ocupado.

“Es mi trabajo conocer las necesidades de entrenamiento específicas de Jenson,” explica Mike Collier. “Antes de cada temporada, Jenson y yo hacemos dos viajes a una instalación en Lanzarote donde evaluamos cada área de sus capacidades musculares y esqueléticas y obtenemos un nivel de base de estado de forma. Esto determinará donde Jenson es fuerte y donde tendremos que hacer énfasis suplementario en el entrenamiento durante el resto del año.”

Músculos clave

Entonces, ¿cuáles son las áreas principales para un conductor de Fórmula Uno? “Aparte de asegurarse de que es capaz de bajar del coche sin ningún problema al final de cada carrera, hay ciertas áreas clave que deben ser especialmente tratadas,” dice Mikel. “Sus músculos de cuello tienen que ser fuertes; si no pueden causar dolor y esto es la última cosa de la que Jenson tiene que preocuparse en las últimas vueltas. También sabemos que, como la mayor parte de carreras se corren en el sentido de las agujas del reloj, su lado izquierdo se hará más fuerte que el derecho, y tendremos que dedicar tiempo a corregir el efecto.

Pero aunque todos hablan del cuello esta no es la única parte del cuerpo de un conductor que tiene que ser fuerte. Los músculos inferiores de la pierna, por ejemplo, necesitan mucha fuerza. Muchas personas no piensan en la presión que necesita aplicar al freno para parar un coche que viaja en 300 kilómetros por hora.”

Otros aspectos

Así como la fuerza de músculo, un conductor requiere una atención del 100 %, tanto en el circuito como en el entrenamiento, y esto es un área en la cual el fisio también puede desempeñar un papel.

“Jenson tiene que tener una actitud razonable para hacer su trabajo correctamente,”

dice Mike Collier. “Tiene que estar absolutamente centrado y tiene que ser capaz de evitar cualquier distracción que pueda surgir en su camino. Ayudará a conseguir que pueda subirse al coche



Button, que estaba prácticamente fuera, ahora es una estrella.

trabajo exclusivamente; intento de eliminar cualquier distracción.

“Generalmente está muy bien manteniéndose motivado, pero hay algunas ocasiones en las que puedo sentir que un poco de conversación de ánimo o la palabra de estímulo le ayudarán. En esos casos lo cogeré aparte y lo recuperaré para el camino correcto.”

Alimentación

Una cuidada dieta se considera fundamental para una mente y un cuerpo fuertes. Mike Collier se asegurará que el combustible que entra en Jenson sea tan óptimo como el combustible que entra en el coche. “Las proteínas son importantes para mantener la fuerza de músculo, los hidratos de carbono asegurarán que tenga mucha energía, y las grasas son también esenciales para ayudar a controlar vitaminas y energía. Lo que tenemos que evitar con la energía son los picos y los puntos bajos - una calma tras el almuerzo en un fin de semana de carrera no es una buena idea.

Nada de alcohol a partir del lunes antes de un Gran Premio pero realmente aprecia un vaso de vino fino y podría tomarlo para la cena entre carreras.”

Forma física

A pesar de que Jenson podría considerarse un fanático

de la forma física, no es tan admirador de entrenamiento en gimnasios. “Él prefiere estar al aire libre, le gusta sobre todo correr, natación y ciclismo. Es por lo que le gusta participar en el triatlón que son actividades perfectas campo a través.” Jenson y Mike Collier con regularidad participan en el triatlón mini mientras están en Lanzarote, pero también han comenzado a participar en acontecimientos británicos, incluyendo la distancia Olímpica el Triatlón Real Windsor en junio de 2008. En un tiempo de 2hours 22 minutos Jenson terminó en un impresionante 117º lugar, de los 1700 que acabaron, y Mikel cruzó la meta 12 minutos después.

Un entrenamiento de gimnasia típico para Jenson llevará entre 60 a 80 minutos y será sumamente intenso, incorporando mancuernas, halteras, barras con pesas, pelotas suizas para esferodinamia, pelotas terapéuticas y mucho más, pero con altas repeticiones y paradas muy cortas entre ejercicios. “Es bastante concreto una vez que estamos en allí,” dice Mikel. “Mientras que la mayoría de la gente usará un pedazo de equipo y necesitará dos minutos, para un conductor F1 es sobre todo el mantenimiento del ritmo cardíaco durante toda la sesión. Es duro, pero eficaz, y pienso que los resultados están a la vista.”

PASATIEMPOS

6 Errores



Al copiar la foto se cometieron 6 errores

Es Historia



Pegaso Z 102

El grupo español ENASA, que después de la II Guerra Mundial había absorbido la marca de automóviles de lujo Hispano-Suiza, estaba especializada en la construcción de vehículos industriales, de ahí que la improvisada presentación en 1951 de un modelo deportivo de altas prestaciones sorprendiera por completo a la prensa especializada.

El principal artífice del desarrollo de este bólido fue Wilfredo P. Ricart, quien había acumulado una amplia experiencia en la construcción de automóviles en Alfa Romeo y que supo como nadie

proporcionarle al Pegaso Z 102 un motor adecuado.

El V8 que se ocultaba bajo el capó de este vehículo era una filigrana técnica: la máquina poseía dos árboles de levas en culata por cada bancada de cilindros y resultaba ideal para las competiciones automovilísticas. Un Pegaso era un auténtico vehículo de culto para los clientes que buscaban lo diferente y lo exclusivo.

Redacción

Marca	Pegaso
Modelo	Z 102
Cilindrada cc	3.178
Cilindros	8
CV	225
kW	164,8
Fabricación	1951-1958
Uds. Fabricadas	86

SUDOKUS

SENCILLO

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

SENCILLO

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

MEDIO

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

DIFICIL

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




"En Toyota presumimos de nuestra División de Vehículos de Ocasión.

Allí se concentran años de experiencia y por eso sabemos que cuando el mercado se llena de vehículos nuevos con grandes descuentos, cuando todo cambie, el ciclo de vida de ese automóvil será muy corto.

En Vehículos de Ocasión lo hacemos todo responsablemente, como lo hemos hecho siempre, con todas las garantías, como debe ser. Y además, lo que no ves te va a gustar y va con el precio: **Un ciclo de vida."**

Miguel Montes
Responsable de Vehículos de Ocasión

En  te damos lo que no ves
Vehículos de Ocasión

Como yo te amo  TOYOTA