

V12

CANAVISA MOTOR

Nº2



NUEVO SEAT IBIZA
innovación y dinamismo

Q3

Audi



**DAKAR
2012**

LAS IMÁGENES
DE LOS PILOTOS
CANARIOS EN EL
RALLY
MÁS DURO

ELEGIDO COCHE DEL AÑO EN CANARIAS



NISSAN
EBALIA
UN COMPAÑERO VERSÁTIL



DEPORTIVOS. Nueva generación del Boxster, el roadster de Porsche con motor central: más ligero y musculoso; más atractivo y eficiente

>>18-19

NUEVO AUDI A5: belleza, potencia y eficiencia
Audi Canarias revaloriza su serie A5. El Sportback, el Coupé, el Cabrio y los modelos S5 se han dotado de tecnologías ultramodernas

>>16-17



MOTOR SPORT. Fernando Alonso, que pasó unos días en Canarias, se muestra optimista y confía plenamente en su nuevo Ferrari F2012

>>26-27

staff **V12**

CANAVISA MOTOR V12

EDITA: CANAVISA (CANARIAS DE AVISOS, S.A.)
PRESIDENTE: Elías Bacallado Hernández

DIRECCIÓN: Álvaro Díaz / Sergio Fdez-Montañés
alvarodiazmotor@gmail.com

PUBLICIDAD: Luis Ferreras (Director Comercial)
l.ferreras@diariodeavisos.com

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: SFMADAN COMUNICACIÓN
creacion@sfmadan.com

IMPRIME: GRÁFICAS TENERIFE
graficastenerife@graficastenerife.es

DEPOSITO LEGAL: TF-44/2012

EDITORIAL

¡Un millón de gracias!

ESPECTACULAR, SIN DUDA, LA GRAN ACOGIDA que está logrando el lanzamiento de **CANAVISA MOTOR V12**. Nuestra revista canaria del motor —y ya de todos ustedes— contó en su primer número con el masivo respaldo y seguimiento de miles de lectores, que a través de infinidad de vías nos han hecho llegar su felicitación, satisfacción y agrado. Gracias por su incondicional apoyo y complicidad, que nos llena de orgullo y nos ayuda a crecer con la ilusión de un niño, aunque siempre con la máxima responsabilidad que el sector y el usuario merecen. Precisamente por ello, nos hacemos eco del estudio que la Federación de Usuarios-Consumidores Independientes (FUCI) ha realizado sobre el aumento del precio de los carburantes en los últimos tres años, con un 57 por ciento de subida en el coste de cada viaje. Así, según datos del Boletín Petrolero de la Unión Europea, el litro de gasolina y de gasóleo cuesta actualmente 1,36 euros frente a los 0,87 de enero de 2009, lo que supone un encarecimiento del 57 por ciento durante dicho trienio.

Además, FUCI ha calculado que realizar un viaje en coche de cien kilómetros, con un consumo medio de seis litros, es ahora tres euros más caro que en 2009. Parece evidente que las constantes alzas del precio de los carburantes resultan inadmisibles, ya que suponen un esfuerzo económico extra para millones de familias de por sí ahogadas debido a la coyuntura económica.

Estos incrementos, de continuar, van a acabar por asfixiar a las rentas bajas y perjudicar cualquier atisbo de recuperación económica. Es necesario, como bien planteamos en esta Casa al ahora flamante ministro de Industria y Energía, José Manuel Soria, que se establezca un sistema que permita la transparencia en la fijación de precios en las gasolineras, además de dar a conocer a todos los españoles que los impuestos representan casi el 50 por ciento del coste total del precio de los carburantes.

De forma paralela, los conductores estamos obligados a seguir siendo conscientes de nuestras responsabilidades y poner en práctica una conducción eficiente que reduzca el gasto en combustible. Arrancar el vehículo sin acelerar, mantener el motor al ralentí el menor tiempo posible, conducir con marchas largas y bajas revoluciones, vigilar la presión de los neumáticos, apagar el motor en paradas prolongadas, limitar el uso del aire acondicionado, evitar las ventanillas completamente bajadas o el techo descapotado, no sobrecargar el coche, revisar el automóvil periódicamente y escoger las rutas menos congestionadas son algunos consejos que, sobre todo en estos difíciles tiempos, nunca vienen mal.

Álvaro Díaz y Sergio Fernández-Montañés (directores de V12)

Lamborghini Sesto Elemento



El presidente y consejero delegado de Lamborghini, Stephan Winkelmann, anunció en el pasado Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt que la firma italiana de coches de lujo producirá 20 unidades del nuevo súper deportivo Sesto Elemento.

El Prius, líder en ventas



Toyota Motor vendió en 2011 en Japón 252.528 unidades de su híbrido Prius, lo que le convierte, por tercer año consecutivo, en el coche más vendido del país, según la Asociación de Distribuidores de Automóviles de Japón (JADA). El récord del ventas del Prius, un vehículo que combina un motor de gasolina con otro eléctrico, se vio impulsado por la buena acogida de la versión compacta Alpha, que salió al mercado en mayo y refleja la preferencia de los consumidores nipones por los coches respetuosos con el medio ambiente, detalló la JADA.

Mazda CX-5

La casa japonesa Mazda ya tiene listo su nuevo SUV compacto, que estará disponible a partir del mes de abril. Con un nuevo y revolucionario diseño, abre una nueva vía en esta categoría de automóviles. El CX-5 es un compendio de tecnología de vanguardia que demuestra cómo serán los futuros Mazda.



Audi A2

El fabricante alemán de automóviles Audi, del grupo Volkswagen, ha decidido recuperar la denominación A2 para bautizar su concepto de coche urbano eléctrico, que la marca mostró durante el pasado Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt (Alemania).

AÑO COMPLICADO

Opel augura que 2012 será un ejercicio «muy difícil», pero confía en la recuperación e invertirá 11.000 millones hasta 2014 con vistas a producir treinta nuevos modelos

VIZ El director general de GM en España, Antonio Cobo, ha subrayado que el año 2011 fue «extremadamente complicado» por el «fuerte impacto» de la crisis, con un nivel de ventas «tan dramático» que se remonta a cifras de 1993, y augura para 2012 un mercado «muy, muy difícil».

Cobo, en un reciente encuentro con los medios de comunicación en la planta de Opel en Figueruelas, comentó que 2012 va a ser un ejercicio «tremendamente inestable» en el que habrá que tomar «decisiones muy difíciles» porque «no vamos a saber lo que va a pasar el mes próximo», y se mostró convencido de que el mercado del automóvil «va a ir a la baja» hasta su posible recuperación a partir de 2013.

Cobo desea que en 2013 «mejore mucho» la situación económica y se recu-



peren los volúmenes de producción, para que, ya en 2014, la planta de Figueruelas esté «a pleno rendimiento», a niveles de 2006 y 2007, y pueda producirse el nacimiento del nuevo Opel Corsa, cuyo proyecto «ya está aprobado». Señaló, además, que la previsión de producir 400.000 unidades en 2011 «no se cumplieron», ya que sólo se alcanzó un volumen de 370.000, mientras que la previsión para 2012, «año puente» como lo ha definido

hasta la posible recuperación económica, es de menores ventas.

El director general de GM y Opel en España comentó que 2012 estará «lleno de retos y de mucho trabajo», a pesar de que vaya a registrarse «poco volumen de producción», y

aseguró que la marca continuará con las inversiones previstas de 11.000 millones de euros hasta 2014 para la producción de treinta nuevos modelos.

El director general de Opel destaca que se van a mantener los costes de producción en Figueruelas, donde se fabrican el Zafira Sport Tourer y el Astra GTC, «al mismo nivel o por debajo que en los mejores años».

motor 7 islas

Tu concesionario oficial SEAT en Tenerife

¡¡ADELANTE!!



Ctro. Comercial el Trompo, local 6 - planta 3ª, Pol.Ind. San Jerónimo, La Orotava - S/C de Tenerife.
Tel. 922 323 728 Horario: de lunes a sábado de 8 a 20 h.

AUDI Q3

Elegido mejor coche del año en Canarias 2012

3 CUALIDADES

Diseño
SUV moderno y deportivo.

Alto equipamiento
tecnológico y de seguridad. Bajas emisiones y consumos.

Amplia oferta
de motorizaciones gasolina y diesel.

Precio
que parte de los 31.500 euros.



HECHO EN ESPAÑA.

El Audi Q3 está fabricado en España, mide 4,39 metros de largo, 1,83 de ancho y 1,60 de alto, incluyendo las barras laterales del techo. Cuenta con toda la tecnología y calidad del fabricante germano, que no ha escatimado esfuerzos para que su nuevo modelo se sitúe en primera línea de un segmento de mercado muy competitivo, como es el de los SUV medios. Por ello, su asequible precio parte de los 31.500 euros

VIZ El nuevo Audi Q3 ha sido elegido Mejor Coche en Canarias 2012 tras la votación de los 13 miembros de un jurado compuesto por especialistas del motor del archipiélago en representación de sus respectivos medios de comunicación, siendo todos miembros de las asociaciones deportivas de Las Palmas y Tenerife. Entre ellos se encuentra nuestro director, Álvaro Díaz, del Grupo de Comunicación de DIARIO DE AVISOS.

El galardón que acredita al Audi Q3 como ganador de la VII edición del este importante certamen ha ido a parar al máximo representante de la marca en las islas, el grupo importador de automóviles Domingo Alonso, a través de su empresa concesionaria Audi Canarias y su red de agentes. Emula a una rueda en movimiento, está realizado en bronce y lo aporta la Federación Regional de Importadores y Concesionarios de Automóviles de Canarias (Fredica).

Los coches ganadores de las ediciones anteriores fueron el Fiat Grande Punto, el Peugeot 207, el Kia Cee'd, el Volkswagen Scirocco, el Opel Astra y el Nissan Juke.

En la votación de Mejor Coche de Canarias 2012 el Audi Q3 obtuvo un total de 20 puntos, seguido del Toyota Yaris NG con 16 puntos y del Peugeot 508 con 9. El recuento de votos y la redacción del acta correspondiente se llevó a cabo en la sede oficial de Fredica en Las Palmas de Gran Canaria en presencia de Rafael Pombriego, presidente de dicha entidad, quién actuó como secretario.

El galardón tiene carácter anual y trata de reconocer al automóvil que reúne unas condicio-

nes óptimas para el ciudadano del archipiélago, valorándose los capítulos de seguridad activa y pasiva, acabados, estética, confort, equipamiento, tecnología, valores ecológicos, innovación, costes de mantenimiento, relación calidad/precio y la calidad del servicio de atención al cliente y post venta que ofrece el importador o concesionario de la marca en el archipiélago.

Líneas elegantes y deportivas.

El Audi Q3 presume del diseño más deportivo y progresista de su segmento. La parrilla Singleframe con esquinas superiores oblicuas domina el frontal, y su contorno se extiende a lo largo del capó del motor tersamente arqueado. Las grandes entradas de aire que presenta en su frontal son una muestra del potencial que ofrecen sus motores.

La perspectiva lateral también hace gala de las clásicas características del diseño del fabricante alemán. En la zona de las taloneras el toque especial viene dado por la línea dinámica y los pasos de rueda, que le confieren un aspecto completamente musculoso. Las líneas del techo inician pronto su caída, de tal manera que no sólo presenta un aspecto deportivo, sino también de coupé.

En el interior del Audi Q3 se respira un ambiente armonioso y confortable gracias a una espaciosa cabina dotada de los detalles más lujosos de la marca. La distribución horizontal del tablero de instrumentos realza su anchura. El display en color opcional, con un tamaño de hasta 7 pulgadas, se encuentra en el salpicadero y supone toda una novedad en la serie de modelos Q.



MOTORES

El Audi Q3 se comercializa con cuatro motorizaciones diferentes, dos de gasolina y una diesel. Todos estos motores son de cuatro cilindros, con una cilindrada de 2,0 l, y ofrecen una elevada potencia y un intenso par motor de entre 280 y 380 Nm. Su rango de potencia abarca de los 140 CV a los 211 CV, y se caracterizan por ser tan potentes como eficientes. El 2.0 TDI de 140 CV monta tracción delantera, y al igual que el 2.0 TFSI Quattro de 170 CV, se combina de serie con un cambio manual de 6 marchas. El TFSI de 211 CV combina la tracción Quattro con el dinámico S tronic de 7 velocidades.

Equipamiento de segmento superior

Los tapizados están disponibles en tres diseños de tela y otros tres de cuero, y las inserciones decorativas en cuatro variantes opcionales.

El control del Audi Q3 presenta una estructura lógica y es comprensible de manera intuitiva. Los instrumentos se pueden leer de manera fiable a primera vista, mientras que los asientos proporcionan al conductor y al acompañante una sujeción y un apoyo excelente.

En el equipamiento de serie destaca el ordenador de a bordo con programa de eficiencia, el apoyabrazos central delantero, volante multifunción en cuero de 4 radios, radio concert, el asistente de pendiente para arranque y control de asistencia para pendientes.

En el ámbito del Infotainment, Audi ofrece todo un sistema modular de componentes, entre los que destacan el sistema de navegación MMI navigation plus con disco duro de gran capacidad y el Bose Surround Sound System con unos altavoces de graves en la parte delantera que impresionan por su espectacular iluminación.

En la parte opcional, el Q3 ofrece diversos avances tecnológicos propios de una categoría superior, que convierten su conducción en una experiencia única: sistema avanzado de aparcamiento, Audi Lane Assist (ayuda a seguir la trayectoria en el carril), Audi Side Assist (cambio involuntario de carril), Adaptive Cruise Control (distancia con el

vehículo que precede), Adaptive Light (sistema de iluminación dinámica en curva) y Braking Guard (advierte a los conductores distraídos para evitar colisiones por alcance).



El fabricante alemán incorpora, además, en el Q3 el novedoso Audi Drive Select, un sistema para disfrutar de la conducción que gestiona la respuesta del acelerador, la servoasistencia de la dirección y los momentos de cambios del S tronic en el modo automático. Con sólo pulsar una tecla, el conductor puede elegir entre cuatro modos de funcionamiento: Confort, Auto, Dynamic y Efficiency. Además, el Audi Drive Select puede ampliarse con dos innovadores elementos: la regulación electrónica de la amortiguación y la dirección dinámica Audi.

GALARDÓN PARA AUDI

El premio que acredita al Audi Q3 como ganador de la VII edición es una prueba del buen hacer de la marca, que en Canarias está representada por el grupo importador de automóviles Domingo Alonso a través de su empresa concesionaria Audi Canarias y su red de agentes. En la imagen, el director general de la compañía, Oliver Alonso, junto al nuevo Q3

> MUNDO MOTOR ***SALÓN DE DETROIT***



BAJO CONSUMO Y COMPACTOS

Coches de menor tamaño y más eficientes, claves para una recuperación que se espera consolidar

V12 El Salón Internacional del Automóvil de Detroit cerró sus puertas tras escenificar el cambio de rumbo del sector del motor estadounidense que, debido a la crisis, ha pasado a confiar en los coches de bajo consumo y en los compactos de cara a una recuperación que se confía en consolidar este mismo año.

General Motors (GM), Ford y el grupo Chrysler, los tres grandes de Detroit, coincidieron en que es la hora de centrarse en la conquista del mercado de compactos y de los tamaños medios, desde hace años dominados por japoneses y europeos.

Según indicó James Bell, responsable de consumidores de GM, «se puede decir que el gusto de los estadounidenses se ha europeizado», ya que, debido a la crisis, que ha llevado los precios de la gasolina a niveles récord, cada vez pierden más protagonismo los tradicionales SUV y las furgonetas.

Bell cita como ejemplo la presentación, en el conocido oficialmente como Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica (NAIAS), del Cadillac ATS, una berlina de lujo que ha reducido el tamaño de modelos tradicionales como el CTS para competir con la serie 3 de BMW o con el Mercedes Benz. «El grupo GM antes no prestaba atención a estos segmentos de mercado, creíamos que si gustaba en EEUU, gustaría a todos, pero ahora venimos con nuevas ideas y sabemos que un automóvil no tiene que ser grande para ser divertido», añadió. Las ideas de Bell se han escuchado en cada una de las presentaciones a lo largo de los 2.300 metros cuadrados del gigantesco complejo

del Cobo Center.

El optimismo en Detroit fue común a todos los grandes fabricantes mundiales que se dieron cita en el NAIAS, después de que las ventas de vehículos en EEUU subieran un 10 por ciento en 2011 hasta los 12,8 millones, a la espera de que 2012 registre una nueva subida y aleje los recuerdos de pérdidas y bancarrotas de 2009.

Así, el consejero delegado de Ford, Alan Mually, dijo en la presentación del nuevo Fusion, conocido como Mondeo fuera de EEUU, que la compañía espera sumar 12.000 nuevos trabajadores a finales de este año y centrar su expansión en los mercados emergentes.

Para ello, confiará en modelos compactos como el Focus, uno de los coches más vendidos del año en EEUU, o el Fiesta, al tiempo que pasará al ataque en el mercado estadounidense con el Fusion para arrebatar el liderazgo a los japoneses Toyota Camry y Honda Accord.

Otra marca que se ha europeizado es Dodge, del grupo Chrysler, que de la mano de la italiana Fiat, que controla la compañía desde que la rescató de la quiebra en 2009, presentó el Dodge Dart, un modelo compacto con un diseño basado en Alfa Romeo.

Una de las consecuencias de la crisis son las fuertes rebajas para competir en un segmento, el de los compactos, dominado en EEUU por Chevrolet y Ford, los japoneses Toyota y Honda y el surcoreano Hyundai.

Para los alemanes Audi, BMW y Mercedes, 2011 fue un gran año en EEUU, ya que sus vehículos de lujo tomaron la delantera





RAHN STAR, galardonado como mejor concesionario de Mercedes-Benz en 2011

VIZ > Recientemente, durante la 48ª Asamblea Regional de Mercedes-Benz España en Madrid, Alejandro González, director de Rahn Star, recibió una placa de manos de Pedro Tabera, director general de Mercedes-Benz en España, en reconocimiento a la «brillante y destacada gestión comercial realizada durante el año 2011».

La entrega se realizó en la primera reunión anual entre Mercedes-Benz España y la red de concesionarios y supone el reconocimiento de Rahn Star como la concesión más destacada del año anterior por sus altas cuotas de mercado, por mantener la presencia de cuatro exposiciones en la isla de Tenerife, por el trabajo realizado en Vehículos de Ocasión y por el entusiasmo y capacidad de los directivos y el resto del personal.

Alejandro González agradeció el premio en nombre de todo el equipo Rahn Star y destacó que es un premio colectivo que

aspiran a merecer muchas más ocasiones en el futuro.

Sobre Rahn

Rahn es la división de automóviles del grupo Vilella Rahn. Se dedica a la venta y al servicio posventa a través de sus concesionarios oficiales de vehículos de las marcas Hyundai, Mercedes-Benz, Mitsubishi y Seat. Esta actividad se complementa con otros servicios complementarios como, por ejemplo, talleres de mecánica, chapa y pintura y vehículos de ocasión.

Desde su fundación en el año 1952 opera a través de la red de concesionarios Rahn Japón (Mitsubishi); Rahn Star (Mercedes-Benz), Rahn Arauna (Seat) y Rahn Corauto (Hyundai). Asimismo, dispone de un moderno almacén robotizado con capacidad para almacenar más de 1.000 vehículos en sus instalaciones de La Laguna, lo que sitúa a Rahn como uno de los principales grupos de automoción del mercado canario.

TOYOTA CANARIAS

Mano de obra gratis para los clientes en paro

La drástica caída de ventas de los vehículos nuevos ha puesto en valor la postventa como una línea de negocio que debe adecuarse a una nueva realidad. La campaña «Sonríe» representa el inicio de este cambio, y en ella se ofrece la mano de obra gratis en todas las reparaciones a los clientes de Toyota que se encuentren en paro y cuya pareja se halle en idéntica situación, además de en los mantenimientos de mecánica general.

El deterioro de la situación económica desde el año 2007 ha modificado profundamente las necesidades de servicio de los clientes del sector del automóvil. El incremento del índice de desempleo, que según la última Encuesta de Población Activa ha alcanzado el 31% en la Comunidad Autónoma de Canarias, lo que representa más de 341.000 desempleados, con un 16% de las familias con todos sus miembros en paro, aleja a un volumen importante de la población de toda opción de renovar de sus vehículos. En Toyota están convencidos de que la drástica caída de venta de vehículos nuevos ha puesto en valor la posventa como una línea de negocio que debe adecuarse a esta nueva realidad para mejorar sus servicios y, con ellos, incrementar sus oportunidades de crecimiento.

El parque móvil de las islas posee un 15,9% de unidades de más de 10 años de antigüedad, lo que representa un porcentaje superior a la media nacional. Las dificultades de renovación de dicho parque de vehículos generan un impacto negativo en la calidad del medio ambiente y de la seguridad vial. Por ello, reformular, reinventar e innovar en el ámbito de la posventa es el único camino para mejorar el impacto negativo de esa escasa renovación.

Toyota Canarias ha puesto en marcha un proyecto de transformación integral que definirá la postventa del futuro, aquella que se dibuja en este contexto de deterioro de la situación económica y sus consecuencias, poniendo en valor la necesidad de desarrollar los mantenimientos necesarios para los vehículos que puedan ver prolongada su vida útil.

Esta primera campaña, «Sonríe», ha sido concebida como un instrumento de presentación de esta voluntad de cambio y de transformación del modelo de negocio, poniendo en un primer plano a los clientes y sus necesidades y dando una respuesta contundente a la sociedad desde la afirmación de lo que Toyota denomina «responsabilidad social».



SEAT IBIZA

Innovación y dinamismo con tres carrocerías que se adaptan a cualquier estilo de vida



VIZ Seat presenta la nueva generación de su modelo de mayor éxito. El nuevo Ibiza despierta emociones por su diseño atractivo y su carácter dinámico, y añade argumentos racionales con sus tecnologías innovadoras, mayor funcionalidad y calidad mejorada.

La nueva gama ofrece versiones para todos los gustos: desde el compacto y deportivo Ibiza SC de tres puertas al práctico y elegante Ibiza ST familiar, pasando por el dinámico y universal Ibiza cinco puertas; del extremadamente eficiente Ibiza E-Ecomotive con unas emisiones de 89 g/km de CO₂ al tremendamente deportivo Ibiza FR con 150 CV... Todas las versiones comparten dos puntos fuertes: un altísimo nivel de calidad y una excelente relación calidad/precio. El lanzamiento está previsto para esta próxima primavera.

La expresiva carrocería del nuevo Ibiza alberga las soluciones tecnológicas más avanzadas. Así lo confirma la gama de motores TDI y TSI de última generación, las cajas de cambios DSG y el sistema Start/Stop, que aúnan el dinamismo y la excepcional eficacia que garantizan el placer de conducción típico de los vehículos SEAT.

MOTORES

Gasolina: La gama parte del eficiente 1.2 de 60 CV al potente 1.4 TSI con doble sobrealimentación. Con sus 150 CV y caja de cambios DSG de 7 velocidades de serie, este propulsor ahora también se ofrece en la variante ST. El 1.2 TSI Ecomotive presenta un rendimiento eficiente: desarrolla 105 CV y un par motor máximo de 175 con sistema Start/Stop que monta de serie. Diésel: Los TDI arrancan con el 1.2 TDI CR E-Ecomotive (75 CV), que también viene equipado con la función Auto Start/Stop y recuperación de energía. Por último, el propulsor más potente es el 2.0 TDI CR de 143 CV. Ningún rival tan potente.

El nuevo diseño

En el frontal destaca la parrilla de forma trapezoidal con el logotipo de SEAT. La superficie más alargada de la parrilla y su estructura en forma de nido de abeja, junto con la entrada de aire inferior, acentúan la anchura del nuevo Ibiza. Los parachoques son de nuevo diseño y presentan un aspecto aún más impactante en la versión deportiva FR. Asimismo, también destacan los faros antiniebla de grandes dimensiones con función cornering, un elemento que se ofrece de serie en los acabados FR y Style, siendo opcional en la versión Reference.

De perfil, en el nuevo Ibiza destaca la característica Línea Dinámica que se aprecia desde los faros hasta la zaga, pasando por las expresivas formas de los pasos de rueda. Una segunda línea, igualmente acentuada, recorre los hombros hasta los grupos ópticos en la parte trasera.

Toda la fuerza emocional del diseño exterior también se ve reflejada en el interior, con un habitáculo minimalista y claramente estructurado. El impacto de la calidad de los acabados y la amplia elección de colores y materiales, que abarca hasta la tapicería de piel de los asientos, demuestran las exigencias de SEAT.

Disponible en tres carrocerías diferenciadas, el nuevo Ibiza se adapta perfectamente a cualquier estilo de vida. El Ibiza SC de tres puertas y el Ibiza de cinco puertas están equipados al máximo para afrontar los retos de la vida cotidiana, con un espacio interior considerable para esta categoría de vehículo y un volumen de maletero de 284 o 292 litros. Por su parte, la carrocería del familiar Ibiza ST es altamente funcional y tiene una enorme capacidad de carga de entre 430 y 1.164 litros.

> NOVEDADES **FAMILIARES**

NISSAN EVALIA

El compañero más versátil



Lo más destacado

Nuevo y espacioso coche familiar con versiones de cinco y siete plazas Confort, diseño y equipamiento propios de un turismo.
Dos prácticas puertas laterales deslizantes y amplio portón trasero.
Generoso espacio para equipaje en un vehículo compacto.
Fabricado en la planta de Nissan en Barcelona
Precio de venta desde 16.868 euros

VIZ Nissan aumenta su familia de modelos familiares con el lanzamiento del nuevo Evalia, un vehículo que, con unas dimensiones compactas, ofrece una habitabilidad superior y es capaz de albergar hasta a siete adultos de manera confortable y ofrecer, al mismo tiempo, una maniobrabilidad excepcional. Los diseñadores han priorizado las necesidades de las familias con niños y las de las personas con un estilo de vida activo para crear el vehículo familiar más asequible de Nissan.

El NV200 es un proyecto global. Diseñado en Japón, pero con aportaciones clave de los centros europeos de diseño y de I+D de Nissan, todas las versiones a la venta en Europa se fabrican en la planta de Nissan en Barcelona. Además, las características propias de la demanda europea han comportado que el desarrollo específico del Evalia se haya llevado a cabo en Europa.

Motorizaciones

En el Evalia podrá optarse por dos motores, uno de gasolina y otro diesel. El motor de gasolina es el conocido propulsor Nissan HR de 1,6 litros con doble árbol de levas, ligero y de baja fricción. Desarrolla 110 CV y 153 Nm de par, está construido en aluminio, dispone de culata de cuatro válvulas por cilindro, distribución variable, inyección multipunto y variación de fase de admisión. Sus excelentes prestaciones se combinan con unos periodos de mantenimiento distanciados, unas bajas emisiones y un consumo contenido.

La versión diesel recurre al premiado motor K9K dCi de 1,5 litros de la Alianza Renault-Nissan. Desarrollada por Renault, esta unidad common rail de 1.461 c.c. destaca por su economía de consumo, sus bajas emisiones y unos impresionantes 110 cv y 240 Nm de par.

El punto fuerte del Evalia, no obstante, lo encontramos en su espacioso habitáculo. La posición de conducción elevada aporta una gran visibilidad al conductor y la palanca de la caja de



La posición de conducción elevada aporta una gran visibilidad al conductor y la palanca de la caja de cambios, montada en el salpicadero, proporciona confort.



Todo el interior del vehículo está enmoquetado, y tanto las puertas como los paneles laterales, disponen de recubrimientos de plástico moldeado con huecos para pequeños objetos.



El Evalia dispone de una toma de 12 voltios situada en la parte trasera de los asientos delanteros, perfectamente accesible para los pasajeros de la fila central.

cambios, montada en el salpicadero, proporciona un confort de conducción superior. También encontramos inserciones de estilo aluminio alrededor de los tiradores de las puertas y en el volante, lo que da al interior del coche un aspecto más refinado.

La tapicería, exclusiva para este modelo, contribuye a esa sensación de calidad, al tiempo que resulta muy fácil de limpiar, un aspecto clave en un vehículo pensado

para un uso familiar y de ocio. La fila central de asientos, con respaldos más gruesos y una banqueta más profunda para ganar confort, se abate en proporción 60/40, para aumentar el espacio de carga. En las versiones de siete plazas, con dos asientos gemelos de la tercera fila, estos se abaten lateralmente, despejando un amplio espacio para el equipaje cuando no es necesario el uso de las 2 plazas adicionales. La tercera fila de asientos opcional ofrece a sus ocupantes un amplio espacio para las piernas y está diseñada para permitir que dos adultos viajen confortablemente.

Las mesillas tipo avión, situadas tras los asientos delanteros, incorporan posavasos. Debajo encontramos dos bolsillos, uno con red exterior y otro con cremallera para que no se pierda su contenido. El Evalia dispone, además, de una toma de 12 voltios situada en la parte trasera de los asientos delanteros, perfectamente accesible para los pasajeros de la fila central, que podrán utilizarla para cargar sus teléfonos móviles o conectar en ella un DVD portátil, una consola de juegos o una mini-nevera.

Equipamiento

El Evalia disfruta de un completo equipamiento de serie con climatizador automático, radio con lector de CD, sistema Bluetooth para la conexión de teléfonos móviles, faros y limpiaparabrisas de activación automática, faros antiniebla, cristales traseros oscurecidos, sistema de acceso y arranque mediante llave inteligente i-Key, cámara de visión trasera y llantas de aleación ligera.

Opcionalmente, existen dos packs para aumentar el confort y la seguridad del vehículo. El primero, el Pack Confort, incluye el sistema de navegación con pantalla táctil Nissan Connect de 5 pulgadas, radio con CD y lector de MP3, conexiones aux-in y USB, Bluetooth y control de velocidad de crucero, mientras que el ya mencionado Pack Seguridad se compone de ESP y airbags laterales delanteros.



Audi A5

Belleza, potencia y eficiencia

V12 Audi Canarias revaloriza su serie A5. El Sportback, el Coupé, el Cabrio y los modelos S5 se han dotado de ultramodernas tecnologías en el ámbito de los motores, de la tracción quattro y del infotainment; con ellas, todos estos modelos son aún más eficientes, deportivos e inteligentes. Un verdadero placer para la conducción que Audi Canarias tiene ya disponible en su red de concesionarios oficiales.

El aspecto de los modelos A5 presenta un nuevo diseño en los grupos ópticos traseros y los faros, que Audi ofrece opcionalmente en tecnología xenón plus con una homogénea luz diurna LED. El toque de distinción en el interior lo aportan los nuevos colores y materiales, mientras que el manejo ha sido perfeccionado en muchos detalles.

Con el Audi A5, el fabricante de los cuatro aros oferta una nueva gama de motores que está compuesta en su totalidad por motores sobrealimentados de inyección directa, con cuatro diésel

y tres de gasolina. Entre los motores de gasolina, el nuevo 1.8 TFSI incorpora varias innovaciones revolucionarias y aumenta su potencia en 10 CV. El consumo medio de los motores ha retrocedido un 11%, en parte también porque el sistema de arranque y parada y el sistema de recuperación de energía se equipan de serie en todas las motorizaciones.

El nuevo A5 es un automóvil extraor-

dinariamente inteligente. Sus sistemas de asistencia al conductor han sido intensamente perfeccionados y en el ámbito del infotainment se ofrece con carácter opcional el teléfono del automóvil Bluetooth online.

Diseño exterior y carrocería

Los modelos de la familia A5 vienen causando sensación desde su debut gracias a su elegancia. Una revalorización del diseño del producto que presenta nuevos y llamativos retoques. La parrilla Singleframe con las esquinas superiores oblicuas se ha mantenido en negro brillante. Su frontal ahora resulta todavía más plano y ancho.

Los faros también han sufrido modificaciones: su borde inferior forma una onda y presumen de una nueva estructura interior.

Debido a las modificaciones, la longitud exterior de cada modelo ha crecido un milímetro. El A5 Sportback mide así



La palanca de selección de la caja de cambio automática, así como el manejo del eficiente climatizador y del volante multifuncional, han sufrido modificaciones.

Precio. El nuevo Audi A5 está disponible en la red de concesionarios oficiales Audi Canarias y, a pesar de la amplia revalorización, sólo se han elevado los precios de esta serie de manera insignificante, partiendo de 35.100 euros

4,71 m de largo, y 4,63 m el Coupé y el Cabrio. La capota acústica, completamente automática, del A5 Cabrio está disponible en cuatro colores diferentes.

El paquete exterior S Line también estará disponible para aquellos conductores que prefieran una imagen aún más dinámica.

Diseño Interior

El interior del A5 profundiza en la cultura de la marca Audi. Ahora es más elegante y con nuevos volantes.

La llave de encendido, la palanca de selección de la caja de cambio automática, la tecla del sistema de dinámica de conducción opcional Audi drive select y el manejo del eficiente climatizador y del volante multifuncional también han sufrido modificaciones. Todos los displays se iluminan ahora en color blanco.



tramos el nuevo sistema de información al conductor con una función que avisa del momento apropiado para hacer un descanso.

El Audi side assist, el Audi active lane assist y el Adaptive cruise control destacan por ser los sistemas de asistencia de

la familia Audi A5 que utilizan diferentes tecnologías para convertir la conducción en una experiencia aún más soberana.

Los sistemas de infotainment del A5 se presentan profundamente evolucionados. Audi monta de serie en todas las variantes de la serie una radio CD con



Para los embellecedores del cuadro de instrumentos y la consola central se ha utilizado una nueva pintura, y también son nuevos los tapizados y las inserciones, disponibles éstas últimas en aluminio Trígón, así como en madera raíz de nogal y en madera de fresno natural. Otro atractivo opcional es el paquete deportivo S Line para aquéllos que prefieran un toque de diferenciación.

Los sistemas de asistencia

Entre el equipamiento de serie encon-

MOTORES

La familia A5 marca la pauta en cuanto a deportividad y eficiencia. Todos los modelos montan motores sobrealimentados de inyección directa con un alto poder de aceleración. El sistema de arranque y parada y el sistema de recuperación de energía se equipan de serie con todas las motorizaciones. El programa abarca tres motores de gasolina y tres diésel, y todos ellos han rebajado sus emisiones de CO2 hasta un 22%. Son los 1.8 TFSI 170 CV, 2.0 TFSI 211 CV, 3.0 TFSI V6 272 CV, 2.0 TDI 177 CV, 3.0 TDI V6 204 CV y 3.0 TDI 245 CV

ocho altavoces. El dispositivo opcional más sofisticado es el MMI navigation plus con disco duro de gran capacidad, monitor en color de 7 pulgadas, presentación en 3D y reproductor de DVD. Su terminal de manejo es ahora más sencillo.

Como opción adicional se ofrece el teléfono de automóvil Bluetooth online, el Audi connect que permite hacer uso de atractivos servicios a bordo del A5, y la información de tráfico Audi online, entre otros.

Porsche *Boxster*



Más ligero y musculoso: más atractivo y eficiente

V12 Nunca antes en la historia del Porsche Boxster se habían producido cambios tan significativos en una generación. Este biplaza descapotable se comercializará con una carrocería ligera completamente

La nueva dirección electromecánica refuerza aún más esos atributos. El nuevo Boxster consigue unas prestaciones superiores y, además, es un 15% más eficiente en consumo. Dependiendo de la versión, puede llegar a gastar menos de ocho litros de gasolina por cada 100 kilómetros recorridos.

El nuevo Boxster cambia de forma sustancial en su estilo, con unos voladizos más cortos, un parabrisas significativamente desplazado hacia delante, una silueta más plana y unas aristas más prominentes. Los ocupantes están protegidos por una capota eléctrica completamente rediseñada, que ahora tiene un compartimento donde queda recogida. El interior ofrece un espacio mayor a los ocupantes y refleja el nuevo estilo de Porsche, en el que destaca la inclinada consola central, estrenada en el Carrera GT y que garantiza una ergonomía mejor en todos los modelos.

La nueva generación de este deportivo debutará con las variantes clásicas Boxster y Boxster S. Ambas



nueva y un chasis renovado. Con un peso bastante más reducido, una mayor distancia entre ejes, una vía aumentada y unas llantas mejoradas, este deportivo con motor central supera las ya de por sí excelentes cualidades dinámicas que le distinguían como el mejor con diferencia de su categoría.



versiones estarán propulsadas por motores bóxer de seis cilindros e inyección directa, que aumentan aún más su eficiencia gracias al sistema eléctrico de recuperación de energía, a la gestión térmica y a la función start-stop. El nuevo motor para la versión básica es un 2.7 litros que desarrolla 265 CV, diez más que su antecesor, que tenía una cilindrada superior. Técnicamente está basado en el 3.4 litros del Boxster S. Éste ahora llega a los 315 CV, cinco más que antes. Ambos modelos van equipados de serie con una caja de cambios manual de seis velocidades, pero también pueden pedirse con la opción de la transmisión automatizada de doble embrague y siete marchas Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). En ambos casos, los mejores consumos y aceleraciones se logran con el cambio PDK. El Porsche Boxster con PDK gasta 7,7 l/100 km, mientras que el Boxster S consigue un consumo medio de 8 l/100 km.

Favorecidos por ese cambio en el que no hay interrupción de par al pasar de una a otra marcha,

el Boxster acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y el Boxster S lo hace en 5 segundos exactos.

Para mejorar todavía más las cualidades dinámicas, Porsche ofrece como opción para el Boxster el Sport Chrono Package, que incluye por vez primera una transmisión dinámica. También es nuevo en el Boxster el Porsche Torque Vectoring (PTV) con un diferencial autoblocante mecánico para el eje trasero.

El lanzamiento al mercado de la nueva generación del Boxster se hará el 14 de abril de 2012. En el caso del Boxster, el precio final para el mercado español será de 52.879 euros, 516 euros menos que su antecesor. El Boxster S parte de 67.135 euros y, debido al actual sistema impositivo, el Boxster S equipado con la transmisión de doble embrague PDK tendrá un precio final de 67.640 euros, 505 euros más.

El nuevo motor para la versión básica es un 2.7 litros que desarrolla 265 CV, diez más que su antecesor, que tenía una cilindrada superior

INICIATIVA

La DGT, el RACE y Anfabra instan a los conductores a cambiar alcohol por refrescos

El Real Automóvil Club de España (RACE), la Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes Analcohólicas (Anfabra) y la Dirección General de Tráfico (DGT) se han unido para alertar sobre los riesgos del alcohol y la fatiga en los desplazamientos por carretera, una iniciativa que se ha desarrollado a través de la campaña Un refresco, tu mejor combustible.

Monitores de seguridad vial han distribuido material divulgativo con consejos básicos sobre alcohol y conducción en zonas cercanas a restaurantes, según una nota de las organizaciones promotoras de la campaña. El objetivo es concienciar a los conductores sobre los riesgos de sufrir un accidente, ser sancionados o cometer un delito penal por ingerir alcohol y conducir.

La campaña Un refresco, tu mejor combustible ha puesto a disposición del público la página web www.fatigayconduccion.es, donde los usuarios pueden consultar los consejos sobre alcohol y fatiga. Además, la acción divulgativa incluye otros canales, como la web de RACE, los vídeos alojados en el canal de RACE en Youtube o los contenidos que se podrán consultar en la aplicación del RACE de seguridad vial para teléfonos iPhone y Android, gratuita y de fácil descarga.

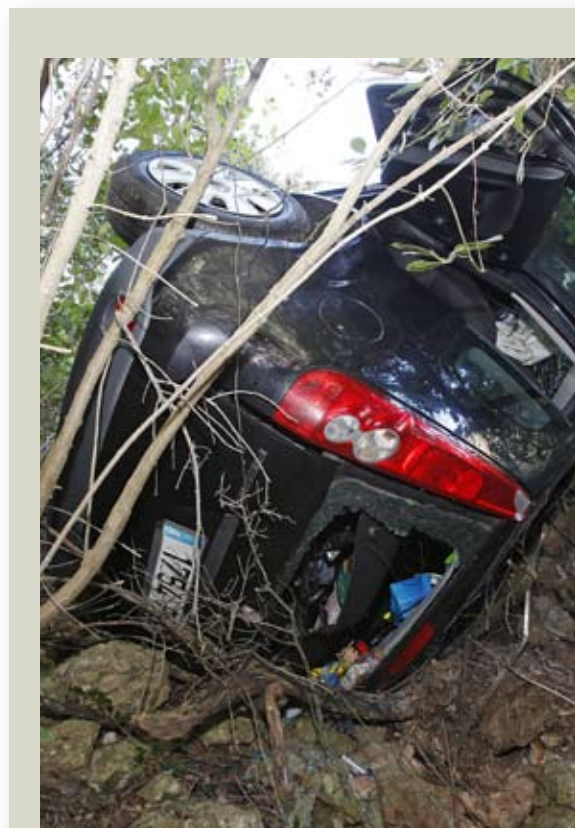
En dichos contenidos se recuerda que el alcohol disminuye la capacidad para conducir, afecta a la visión, al cálculo de distancias y al tiempo de reacción. También se recomienda el consumo de refrescos o el uso del transporte público para evitar el alcohol y la fatiga, que son las principales causas de la accidentalidad de tráfico en España.



ASTURIAS Y CANARIAS, las CCAA donde más bajó la mortalidad en las carreteras

VIZ Asturias y Canarias fueron las comunidades donde más bajó la mortalidad en las carreteras en 2011, con descensos del 35,4% y del 28,3% respectivamente, en un año en el que Andalucía registró el mayor número de fallecidos en accidentes de tráfico, 253.

El año pasado murieron en las carreteras españolas 1.479 personas, lo que supone un descenso del 14,5 por ciento con respecto a 2010. Sólo en Murcia creció el número de víctimas (un 16,7 por ciento), mientras que en el resto de comunidades disminuyó y en ocho de ellas la bajada fue superior



	ACCIDENTES			FALLECIDOS		
	2011 dif. (%)			2011 dif. (%)		
Canarias	33	12	26,7	33	13	28,3
Las Palmas	19	8	29,6	19	9	32,1
S.C. Tenerife	14	4	22,2	14	4	22,2



El año pasado murieron en las carreteras españolas 1.479 personas, lo que supone un descenso del 14,5 por ciento con respecto a 2010.

al porcentaje medio nacional.

Así, tras Asturias y Canarias, hubo un 25,9% menos de fallecidos en Castilla y León, el 22,6% menos en Navarra y el 19% menos en Galicia; en Cataluña el descenso fue del 18,7%, del 15,9% en Baleares y del 15,7% en el País Vasco. Del

lado contrario de la tabla, donde menos disminuyeron las víctimas mortales fue en la Comunidad Valenciana, con un descenso del 3,6%, seguida de Madrid (3,7%) y Cantabria (5,3%).

Andalucía encabezó el número de muertes en carretera con 253, seguida de Cataluña, con 200, Castilla y León (157) Galicia (145), Comunidad Valenciana (134), Castilla-La Mancha (126) y Madrid (79). Mientras, La Rioja fue la comunidad con menos fallecidos, 14, seguida de Cantabria (18), Navarra (24) y Asturias (31).

También fue la comunidad andaluza la primera en el número de accidentes mortales, 226, seguida de Cataluña (172), Castilla y León (141) y Galicia (133), mientras que donde menos siniestros con fallecidos hubo fue en La Rioja con 13, Cantabria (18) y Navarra (24).

Por provincias, Madrid fue la que más muertes registró, 79, seguida de Barcelona (71), Valencia (65) y Sevilla (62). Mientras, sólo hubo nueve fallecidos en Teruel, 10 en Álava y 12 tanto en Segovia como en Valladolid.

LOCOS AL VOLANTE

CIRCULABA SIN LUCES Y BEBIDO

La Guardia Civil ha imputado a un hombre de 48 años un supuesto delito contra la seguridad vial por conducir bajo una tasa de alcoholemia cinco veces superior a la permitida y sin ningún tipo de alumbrado. Los hechos ocurrieron cuando agentes de Tráfico de la Guardia Civil se encontraban de vigilancia en el punto kilométrico 49 de la carretera CV-70, dentro del término municipal de Benidorm (Alicante), y observaron como circulaba un turismo sin ningún tipo de iluminación por esa vía.

Tras detener al vehículo, comprobaron que el conductor presentaba evidentes síntomas de ir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, por lo que le realizaron las pruebas de alcoholemia. La primera prueba arrojó un resultado de 1,32 miligramos de alcohol por litro de aire espirado y la segunda, de 1,31 mg/l, lo que supone «una tasa cinco veces superior a la permitida».

UN HIJO DE CAROLINA DE MÓNACO, DETENIDO CIRCULANDO A 200 KM/H.

Agentes de control de carreteras de la localidad francesa de Mâcon, en el este del país, retiraron el permiso de conducir a Andrea Casiraghi, uno de los cuatro hijos de Carolina de Mónaco, por exceso de velocidad. El primogénito de la princesa de Hannover circulaba por una autopista con un Audi A6 a 200 kilómetros por hora cuando los gendarmes le pararon y, además de quitarle el carné, le confiscaron el vehículo, por lo que tuvo que continuar su trayecto en tren, detalla el rotativo Le Parisien.

Andrea, nacido en junio de 1984, ha sido sancionado con la retirada del permiso durante cinco meses, por lo que no podrá volver al volante hasta mayo. La velocidad máxima de circulación en las autopistas galas es de 130 kilómetros por hora.

Un tercio de los conductores retrasa el mantenimiento del coche por la crisis

La crisis económica ha provocado que un tercio de los conductores españoles retrase el mantenimiento de su vehículo, como es el caso del cambio de neumáticos, generando así un riesgo para la seguridad vial, según un estudio presentado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial).

Además, según ha afirmado la coordinadora de proyectos de Fesvial, Cristina Catala, casi un 70 por ciento de los automovilistas realiza ahora una conducción más económica, cifra que se ha incrementado en un tercio respecto de los datos de 2009.

Por su parte, el director de marketing de Seguros Pelayo, Miguel Zarzuelo, que ha colaborado junto con Fesvial

y la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) en este estudio, ha admitido que la crisis ha supuesto una modificación, tanto positiva como negativa, de los hábitos de conducta al volante.

Circular a marchas más largas y a pocas revoluciones, reducir la velocidad o usar de forma racional el aire acondicionado y la calefacción son algunas de las técnicas más utilizadas para obtener un mayor ahorro en la conducción.

Dentro de las conductas positivas que señala Fesvial, el uso del transporte público se ha incrementado en un 20 por ciento, mientras que el número de desplazamientos a pie ha aumentado en un 57 por ciento.



Tiempo de recompensas

Los Mejores del II Campeonato Provincial de Clásicos de Tenerife de la pasada temporada reciben sus trofeos

V12 La Comisión Organizadora del Campeonato Provincial de Clásicos de Tenerife celebró el acto de entrega de trofeos de la temporada 2011, que tuvo como escenario el Salón de Plenos del Ayuntamiento de la Villa de Tegueste y contó con la presencia del alcalde del municipio, José Manuel Molina. La escudería PJ Elvis, con Paco Martín a la cabeza, fue una de las alma mater de la organización.

La entrega de trofeos fue amena y rápida, llevándose la mayor ovación los tres primeros equipos clasificados: el formado por los hermanos Sergio y David Marrero, campeones esta temporada; Ricardo Espinosa y Luis Miranda, segundos, y completando el pódium Ismael Morales y Antonio Martín. Acto seguido se dio paso a las fotos de rigor y luego la práctica totalidad de los asistentes se desplazaron a El Barco para degustar de la gastronomía del lugar

Galardonados II Provincial de Clásicos de Tenerife 2011

GENERAL

Navegantes

- 1- Sergio Marrero Expósito
- 2- Ricardo Espinosa Barroso
- 3- Ismael Morales Alcaide

Conductores

- 1- David Marrero Expósito
- 2- Luis Miranda Ramos
- 3- Antonio Martín González

CATEGORÍA F

Navegantes

- 1- Jean Paul Dekany Bruno

Conductores

- 1- José Ramón Camacho Remedios

CATEGORÍA G

Navegantes

- 1- Sergio Marrero Expósito

Conductores

- 1- David Marrero Expósito

CATEGORÍA H

Navegantes

- 1- Raimon Martínez Jurado

Conductores

- 1- José Cristo González González

SIN EQUIPOS

Navegantes

- 1- Dulce Mª Rodríguez de León
- 2- Ubay Medina Hernández
- 3- Manuel Jesús Garcés Plasencia

Conductores

- 1- Manuel González Monllor
- 2- Rafael Gil Medina
- 3- Francisco Cayetano Hernández González

INICIACIÓN

Navegantes

- 1- Florentino Domínguez Hernández

Conductores

- 1- Alberto González de Chávez

CLUBES

- 1- Tenerife Historic Team
- 2- Canarias Classic Team
- 3- Fotingo Classic Car



Temporada 2012

VIZ Durante la ceremonia se presentaron también los pormenores de la temporada 2012, así como las novedades del reglamento del III Campeonato Provincial de Clásicos de Tenerife y el calendario de las pruebas, que se verá incrementado en el número de eventos con la incorporación de nuevos organizadores y citas como el Rally Clásicos Tenerife Sur, en el que participarán todas las escuderías de esta zona de la isla.

Entre los principales cambios figura un campeonato con seis pruebas en Tenerife, con dos organizadores nuevos y uno que se reincorpora. Además, las pruebas se celebrarán con una periodicidad de aproximadamente un mes y medio, siendo las

fechas de las mismas 14 de abril (X Clásica Villa de Tegueste); 2 de junio (I Clásica del Sur), 15 de julio (III Clásica Retro Cars), 1 de septiembre (I Clásica Norte), 13 de octubre (VI Classic La Laguna) y 1 de diciembre (VI Rally Tenerife Histórico). Se ha fijado como fecha tope de antigüedad de los vehículos participantes el 31/12/1982, aunque con tres excepciones: que tenga matrícula histórica, que posea ficha FIVA/FEVA o que haya un modelo de iguales características fabricado antes del 31/12/1982. Para la puntuación final, tanto la absoluta como la de los diferentes trofeos, se retendrán los cuatro mejores resultados, con un mínimo de tres participaciones.

Clásicos





Pedro Peñate:
«Ha sido mi
Dakar más
duro»



LOS CANARIOS

Pedro Peñate y Jorge Gómez, en la meta

V12 Tras haber logrado completar los más de 8.000 kilómetros del Dakar Argentina Chile Perú 2012, el grancanario Pedro Peñate analiza la que ha sido su quinta participación en la categoría de motos en el mítico raid, para él la más complicada por las condiciones en las que tuvo que afrontar la mayoría de las trece etapas celebradas.

«De todos, éste ha sido el más duro», afirma. El tiempo empleado en intentar revivir la moto de su compañera y esposa

de Nani Roma, Rosa Romero, en la tercera etapa, y las consiguientes penalizaciones, convirtieron esas primeras jornadas, que normalmente son para ponerse en situación y asentarse en carrera, en un verdadero calvario.

«De repente me vi en el peor de los escenarios posibles: último en la clasificación, con el riesgo de ser alcanzado por los coches y tragando el polvo de los demás participantes. Empalmar prácticamente la tercera con la cuarta

etapa fue un suplicio». Peñate llegó a la meta de San Juan pasadas las cuatro de la madrugada. «Estaba fundido. Fue uno de esos típicos momentos del Dakar en los que te preguntas qué demonios pintas ahí», reconoce.

Cualquiera de los pilotos que han sido capaces de tocar Lima después de la odisea de un Dakar firmaría repetir en 2013, pero Pedro ha sufrido mucho esta vez que pide tiempo. «Después de la tercera etapa empezó a dar guerra el kit



PARTICIPACIÓN CANARIA. El Dakar 2012 tuvo acento canario con la participación de los grancanarios Jorge Gómez y Pedro Peñate en la categoría de motos. A la izquierda, Pedro Peñate en la meta de San Juan (Chile); debajo, una instantánea de Jorge Gómez atravesando el desierto y otra a su llegada a Gran Canaria



de la moto y llegaron los problemas de temperatura que convirtieron la mayoría de las etapas en un verdadero calvario. Sólo cuando estuvimos a mucha altura y el calor dio una tregua pude estar en el que considero que es mi sitio, cerca de los sesenta primeros. Pero hubo días, como la penúltima etapa, que fueron terribles. Nunca había sufrido tanto encima de una moto como ese día».

El calor fue sofocante y en esas condiciones la temperatura del propulsor volvió a dispararse, con lo que se quedó sin ninguna potencia y sin tracción. «Tenía que detenerme para que se enfriara cada dos por tres, y cuando volvía a arrancar la moto se enterraba, literalmente, en la arena. Las dunas de Perú requieren pasarlas con inercia, rápido, sobre todo porque en la cresta de algunas se formaba como un cráter lleno

de fesh-fesh, lo que lo hacía aún más difícil. Fue otro de los momentos duros de este Dakar, porque después de tantísimos kilómetros, de tanto sufrir y de tanto cansancio, ver que hasta el final iba a estar así... Pero lo cierto es que llegar a la meta en estas condiciones acaba haciendo que tenga mayor mérito. Se ha conseguido una vez más el objetivo, que es lo que cuenta. Aún así, me voy a tomar hasta marzo para decidir si hacemos un sexto Dakar o me doy un respiro».

Jorge Gómez:

Por fin se cumplió el guión esperado: tras muchos meses de duro trabajo, Jorge Gómez, segundo participante canario en

Jorge Gómez:
«Este año, por fin, he podido disfrutar»

la categoría de motor, disfrutó de su paseo triunfal por las calles del centro histórico de Lima, donde una kilométrica cadena humana dio la bienvenida a los participantes en el rally más duro del mundo.

«Este año por fin he

podido disfrutar y disputar el Dakar corriendo de verdad sobre la moto, y no luchando y sufriendo diariamente por los problemas físicos de la costilla rota, y por tener que aguantar el constante trasiego de los coches y camiones que me adelantaban».

Gómez añade que «he disfrutado de verdad, dejando correr la moto, sin las limitaciones del año pasado, cuando lo que hacía era sobrevivir a cada etapa».



«Monsieur Dakar», obtiene su décimo título en coches

V12> Stéphane Peterhansel ha escrito una nueva página en la historia del Dakar tras lograr su décimo título. El conocido como 'Monsieur Dakar' rompió cuatro años de sequía y sumó un triunfo más, el cuarto en coches. Consiguió tres victorias de etapa y demostró ser el piloto más fiable de la competición, además de aguantar estoicamente mientras el resto perdía minutos en los desiertos chileno y peruano.

Nacido en agosto de 1965, Peterhansel comenzó a competir pronto. A los 14 años era campeón de Francia de monopatín,

hasta que las motos centraron toda su atención.

Enduros, motocross y supercross le llevaron a afrontar el reto del Dakar, en el que debutó en 1988 con un honorable décimo octavo puesto y una atracción por la pueba que le haría volver.

Tres años más tarde ya controlaba la carrera y sumó su primera victoria sobre dos ruedas, un triunfo que abrió un dominio que le llevaría a sumar seis Dakar en ocho años.

Su serie se acabó en 1998, pero no porque nadie le destronara, sino porque,

siguiendo los pasos de Hubert Auriol, decidió afrontar el reto de las cuatro ruedas.

Al volante de un Nissan logró la séptima plaza en 1999, coincidiendo con su debut, y al año siguiente ya mostró su calidad al ser segundo, mientras que en 2003 fue tercero.

A partir de 2004 comenzó su dominio en la categoría de coches. Tras dos triunfos consecutivos, en 2006 un accidente a falta de cuatro etapas para el final le privó del Dakar, pero en 2007 se tomó la revancha al volante de un Mitsubishi.

Cyril Despres, el mecánico temperamental consiguió su cuarta corona en el Dakar latinoamericano en la categoría de motos

En 2009 empezó el declive de la marca japonesa y el auge de Volkswagen, que se llevó los tres siguientes rallies con una superioridad aplastante. Ese año Peterhansel abandonó en la séptima etapa por problemas mecánicos y un amago de incendio.

Al año siguiente dejó Mitsubishi y se incorporó al equipo BMW X-Raid, que pretendía plantar cara al dominio de la marca germana. Sin embargo, no lo consiguió: Peterhansel fue cuarto en 2010 y 2011. En 2010 quedó descartado tras una calamitosa quinta etapa en la que le pasó de todo y en 2011 sufrió más de una decena de pinchazos.

Pero este año, al volante de un Mini del mismo equipo y sin Volkswagen en competición, ha retomado la senda de la victoria, ganando tres etapas y convirtiéndose en el piloto más regular.

Cyril Despres

Mecánico de profesión y con un carácter explosivo, ha conquistado su cuarto Dakar en los últimos siete años. El piloto galo mantuvo una apasionante



«Monsieur Dakar» ganó su décimo rally con tres triunfos de etapa y demostró ser el piloto más fiable de la competición.



El galo Cyril Despres se llevó el cuarto Dakar latinoamericano tras una apasionante lucha con su gran rival, el español Marc Coma

lucha con su gran rival, el español Marc Coma, quien se quedó sin opciones tras

una nefasta penúltima etapa.

Despres inició su aventura en esta prueba en el año 2000 y conoció todos los puestos del pódium hasta que en 2005 logró subir por primera vez a lo más alto, una gesta que repitió en 2007 y 2010 y que ha reditado este año.

Nacido en la región de París el 24 de enero de 1974, mostró un temprano gusto por la mecánica. Así, tras haber participado en varias pruebas de motocross y enduro, Despres descubrió el Dakar en 2000, cuando participó como piloto privado acompañado de un amigo.

En aquella ocasión, su décimo sexto puesto en la meta hizo que los grandes equipos se fijaran en un joven tan prometedor, y al año siguiente, a los mandos de una Honda, ganó el rally de Marruecos y fue tercero en el de Túnez, por lo que BMW le contrató como cuarto piloto para el Dakar de esa misma edición.

Pese a que partía como «mochilero» del español Nani Roma, Despres logró terminar en décimo tercera posición y ganó su primera especial, lo que le abrió las puertas de KTM, el gran equipo del Dakar.



Con ustedes el nuevo **F2012**

V12 Ya rueda. El nuevo monoplaza de la escudería italiana Ferrari, el F2012, no deja indiferente a nadie.

Según la casa italiana, supone un «corte neto con el pasado» y está basado en «un nuevo programa muy diferente, que busca ganar y marca un cambio de mentalidad por parte

de toda la escudería». Pero, ¿cómo es realmente este nuevo coche, que está marcando estupendos cronos en los primeros ensayos previos?

Es el monoplaza número 58 que construye la casa del cavallino rampante en su historia para participar en un mundial de F1 y, como manda la tradición, el nombre que se le ha dado es el del año de creación. Las principales diferencias con respecto al modelo de 2011 son la altura de la parte delantera del chasis, la posición de los tubos de escape y la distribución de la gestión electrónica del motor.

Todas las zonas del F2012 han sido profundamente revisadas, comenzado por el esquema de la suspensión, con el objetivo de privilegiar la prestación aerodinámica y rebajar el centro de gravedad.

El alerón delantero deriva de las modificaciones introducidas al modelo del año pasado y el morro, según Ferrari, no es demasiado «agraciado». La casa italiana lo define así: «Presenta un escalón estéticamente no agradable, ya que teniendo que bajar por reglamento la parte delantera, se ha logrado levantar hasta el máximo la parte inferior del chasis por motivos aerodinámicos».

Los laterales han sido diseñados mediante la recolocación de los radiadores y la revisión de todos los apéndices aerodinámicos, y la parte trasera es más estrecha y delgada, en forma de huso, en la parte baja.

Los técnicos de Ferrari han trabajado especialmente en la zona de descargas, considerada crucial para el rendimiento del monoplaza. Asimismo, se ha revisado la toma de aire de los frenos.

El alerón trasero es similar al usado en el vehículo de 2011, pero ha sido revisado en todos los detalles y es, según Ferrari, más eficaz.

El motor del F2012 es una evolución del que llevaba el F2011, ya que no podría ser de otra manera, dado que el reglamento técnico prohíbe modificar los órganos internos. Asimismo, se ha mejorado el chasis.

La Fórmula Uno, por Antena 3

Antena 3 será en España la televisión de la Fórmula 1 tras adquirir los derechos en abierto del Campeonato Mundial durante el periodo 2012 y 2013. La pregunta ahora es saber si Antonio Lobato, que informó desde su 'twitter' de que Antena 3 se quedaba con la Fórmula 1 casi al mismo tiempo en que la cadena hacía pública la noticia y que ha conducido las emisiones de las carreras desde que comenzaron en Telecinco y luego en La Sexta, continuará haciéndolo en Antena 3.

Entre los datos técnicos del nuevo vehículo destaca que el chasis está realizado en nido de abeja con fibras de carbono, el cambio es el «longitudinal Ferrari», las marchas son siete más la marcha atrás y los frenos son de disco autoventilados en carbono Brembo.

Pesa, con agua, aceite y piloto, 640 kilos, tiene ocho cilindros, 32 válvulas y una cilindrada total de 2.398 centímetros.

Felipe Massa

El brasileño se mostró convencido de que este año estará «bien». «Tengo mucha confianza, estoy convencido de que podemos hacerlo bien. Tengo muchas cosas en la cabeza para comenzar bien y acabar también mejor», señaló.

Para el brasileño, la nueva temporada es «muy importante» tanto para él, como para el equipo. «Un año en el que queremos volver a luchar por el campeonato».



FERNANDO ALONSO EN LANZAROTE. Fernando Alonso y su compañero en Ferrari Felipe Massa pasaron unos días del pasado mes de enero en las instalaciones del Club La Santa, en el municipio lanzaroteño de Tinajo, para una concentración de trabajo físico con vistas a preparar la próxima temporada del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno.

...Y MCLAREN, AL ACECHO



Hamilton y Button desvelan un nuevo McLaren más estilizado

V12> Los pilotos de la escudería de Fórmula Uno McLaren Mercedes, los ingleses Jenson Button y Lewis Hamilton, desvelaron en Londres el nuevo monoplaza para la presente temporada, el MP4-27, un coche con la mayoría de sistemas mecánicos actualizados y una carrocería más estilizada en su parte trasera.

En una presentación en la sede central de la escudería en Woking, McLaren reveló el aspecto y las características técnicas de un coche que aspira a disputar el título a los Red Bull y que ya pisó el asfalto por vez primera en el circuito español de Jerez.

El MP4-27, que luce el color plateado habitual en los McLaren de los últimos años, es una evolución del monoplaza con

el que el año pasado la escudería se impuso en seis carreras del Mundial y terminó segunda tanto en la competición Todas las zonas del F2012, el nuevo monoplaza con el que Ferrari competirá en el próximo campeonato de Fórmula Uno (F1), han sido profundamente revisadas, comenzado por el esquema de la suspensión, con el objetivo de privilegiar la prestación aerodinámica y rebajar el centro de gravedad.

Sus principales innovaciones técnicas son una carrocería más estrecha en la parte trasera que mejora la aerodinámica del coche y un sistema de refrigeración actualizado, que mejora el enfriador de aceite de la caja de cambios.

Tras destapar el coche que pilotará la

temporada que comenzará en Australia el 18 de marzo, Hamilton lo describió como el McLaren «de estética más refinada que se ha visto últimamente».

Cuando está a punto de dar comienzo su sexta temporada con el equipo británico, el campeón del mundo en 2008 afirmó que la escudería «trabaja a partir de unos fundamentos firmes, nunca se rinde y es cada vez más fuerte».

«Hay que dar las gracias a los chicos que han trabajado a destajo este invierno para desarrollar este coche», dijo el piloto, para quien han terminado una fase crucial para asegurar un buen rendimiento durante la temporada, los test que se desarrollaron en el circuito de Jerez.

CALIENTA MOTORES

Rossi, Pedrosa, Stoner y Lorenzo, nos hablan de sus ensayos

V12 La Asociación de Equipos de Competición (IRTA, por sus siglas en inglés) sigue en diversos circuitos los entrenamientos previos al inminente arranque del Campeonato del Mundo de Motociclismo 2012. Los principales tenores del certamen han realizado ya el primer balance de estos ensayos. Así, el italiano Valentino Rossi (Ducati Desmosedici GP12) califica los mismos como «positivos», si bien asegura que «aún es pronto» para valorar dónde están con respecto al resto de los competidores. «Se puede decir que están siendo positivos porque hemos alcanzado el objetivo de rodar más o menos en los tiempos de los demás, y con la sensación de que hemos avanzado en la puesta a punto de la moto», explicó Rossi.

«Como es normal en una moto completamente nueva como la GP12, según van avanzando las pruebas nos vamos encontrando con cosas y detalles en distintos apartados sobre los que habrá que trabajar en el futuro para ir perfeccionando todos los sistemas del conjunto», añade Valentino.

El nueve veces campeón del mundo reconoce que durante dos días se trabajó, y mucho, en aspectos como la aceleración, la electrónica y otras cuestiones, pero también afirma que no se debe olvidar que «Honda y Yamaha llevan un año perfeccionando sus motos de 1.000 cc. Nosotros llevamos apenas un mes, por lo que nos hallamos ante un desafío constante al tiempo».

Por su parte, el español Dani Pedrosa (Honda RC 213 V) explica que ahora «es el momento de probar al máximo y eso a veces te obliga a estar más tiempo parado en el taller, pero es normal».

«Estamos trabajando los reglajes de la moto, básicamente en la frenada y en reducir el rebote para mejorar la estabilidad en la entrada en curva. Éste es ahora mismo nuestro principal objetivo. Hemos hecho algunas comparaciones entre los dos chasis y tenemos que seguir probando para ver qué más podemos hacer antes de decidimos por uno», añade Dani. En cuanto a los siempre determinantes neumáticos, comenta que «los nuevos neumáticos Bridgestone van bien».

Mientras, el australiano Casey Stoner, campeón del mundo de MotoGP en 2011, relata cómo fue la lesión muscular que sufrió cuando realizaba calentamientos previos en el circuito de Sepang: «Se me bloqueó la espalda cuando llevaba unos veinte minutos calentando y prácticamente no podía ni moverme, así que necesité ayuda para situarme en una posición menos



dolorosa. Enseguida me puse en manos de un fisioterapeuta, para hacer algún tipo de tratamiento, y he mejorado mucho».

Stone añade que «tras los primeros entrenamientos estoy muy satisfecho de cómo se han desarrollado: sabemos la dirección que debemos tomar. Hemos dedicado la mayor parte del tiempo a probar el nuevo chasis y compararlo con el que tuvimos en Valencia, con lo que tenemos más claro hacia dónde quere-

mos ir. Sería perfecto poder combinar las cualidades de uno y otro chasis, pero eso no es posible».

Otro que se encuentra, por ahora, muy contento, es el español Jorge Lorenzo, campeón del mundo de MotoGP en 2010. «Yamaha ha trabajado muy bien y muy duro durante el invierno. He podido comprobar lo fácil que resulta de pilotar y de adaptar mi estilo de conducción a la nueva moto, además de notar que tiene un gran potencial».

Reducción de costes



V12 El español Carmelo Ezpeleta, consejero delegado de Dorna, empresa que organiza el Mundial de MotoGP, se reunió con los fabricantes para tratar la futura normativa que contribuya a la reducción de costes en la máxima categoría. Según informa Dorna, «la primera propuesta hablada con las fábricas atañe al límite de dos motos por fabricante disponibles para leasing (alquiler) a los diferentes

equipos satélite. En una reunión a celebrar el próximo 23 de marzo, durante el test de Jerez, se acordará la cantidad máxima exigible por el leasing de una moto por temporada. Entre otras medidas que podrían contribuir a reducir el gasto de las escuderías, se ha debatido la propuesta de reducir a una el número de motos por piloto y año. La regulación de que cada piloto dispusiera de una única moto, al igual que otras decisiones que eventualmente podrían entrar en vigor a partir de 2013, se decidirán más adelante», afirma la empresa española.

Ezpeleta también indicó que continuará el trabajo para equilibrar el rendimiento de las motos de fábrica y el de los prototipos CRT. En ese sentido señaló que «las propuestas para reducir los costos se enviarán a la MSMA (Asociación de Fabricantes de Motos Deportivas) con la esperanza de que sea posible adoptar las decisiones antes del mes de junio. Nuestro objetivo es dar a otros equipos la oportunidad de participar en MotoGP».

ENTREGA DE TROFEOS

Por parte de las Federaciones Canaria e Interinsular de Tenerife



Gala de campeones

V12> Le tocó el turno a la Federación Interinsular de Santa Cruz de Tenerife (FIASCT), por aquello de la alternancia entre las federaciones canarias a la hora de organizar la entrega de trofeos de los Campeonatos de Canarias. Así, el Auditorio Infanta Leonor de Los Cristianos, en el municipio de Arona, acogió la entrega de premios de los Campeonatos de Canarias de la Federación Canaria (FCA) e Interinsular de Tenerife 2011.

El acto arrancó con la entrega de distinciones a los mejores del Interinsular de Tenerife, comenzando por las categorías de clubes o escuderías y los trofeos Rplus, Copa Opel Corsa, Regularidad Sport, Slaloms (trofeo de promoción y absolutos de turismos y kartcross), Montaña (turismos y barquetas) y Rallies. No se entregó el trofeo de campeón tinerfeño de montaña debido a una reclamación, que actualmente se encuentra en curso, sobre la clasificación final.

La parte dedicada a los certámenes chicharreros acabó con la entrega del trofeo La Farola del Mar, que este año la FIASCT concedió a Benito Monzón, teniente coronel de la Guardia Civil y jefe del Sector de Tráfico de Canarias, que siempre ha prestado un especial apoyo

a las competiciones del archipiélago en ámbitos como la cobertura de seguridad, el cierre de carreteras y otras actuaciones

A todo gas

Con una participación de 28 representantes, el automovilismo canario celebró su asamblea regional en la isla de La Palma, con el objeto de organizar la temporada 2012 y aprobar un presupuesto para este año que asciende a 160.800 euros, ligeramente inferior al anterior por el ajuste a la baja de la subvención de la Dirección General de Deportes del Gobierno de Canarias.

Durante la entrega de trofeos y en los pasillos también se habló de las modificaciones aprobadas en cuanto a los vehículos admitidos, ya que seguirá vigente la reglamentación que contempla el anexo 9 del Campeonato de Rallies de Asfalto de la RFEdA, incluyendo además los vehículos TA, TB, TN, A2, WRC y Kit Car que participan en las islas. Asimismo, se admite la participación de vehículos del Grupo T siguiendo la normativa existente en el año 2006

Entre los asuntos que mayor atención concitaron también figuró la adopción este año en Canarias de la fórmula de puntuación de los campeonatos existente en la RFEdA. Así, se elimina a su vez la posibilidad de renunciar a los puntos por parte de cualquier participante.

Los pilotos también comentaron el endurecimiento en la aplicación de las sanciones por no respetar el Código de la Circulación, tanto en los días de las pruebas como en los reconocimientos.

imprescindibles para el desarrollo de las pruebas

Igualmente se entregó a Marco Lorenzo el trofeo al Mejor Piloto de Canarias 2011, tras ser votado por comunicadores del motor de ambas provincias en un encuentro organizado por las asociaciones de la prensa deportiva de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. También se distinguió al tinerfeño Fran Suárez, joven piloto que participó la pasada temporada, con muy buenas clasificaciones, en la Academy F4 de Francia, además de a colaboradores y patrocinadores de la FIASCT como el Cabildo Insular de Tenerife, Orvecame, Hyundai Canarias, Fred Olsen, Naviera Armas y Rent a Car Molina, entre otros.

Acto seguido se procedió a la entrega de trofeos de los Campeonatos de Canarias de la FCA, que incluyeron Regularidad Sports, Karting, Slaloms (turismos y kartcross), Rallies de Tierra, Montaña y Rallies de Asfalto.

Sin duda, y según nuestro modesto juicio, lo mejor de la ceremonia fueron las ganas e ilusión de los merecidos premiados, junto con la complicidad del público en el momento del recuerdo póstumo al gran Mauro García, cuyo vehículo apareció en la pantalla del auditorio.