A ACTUALIDADE DO MOTOR [MARZO08] Nº 133 - ANO XIII

Sprint MOTOR

www.sprintmotor.com

6ª Edición Premios
Sprint Motor

Páxinas centrais (12-13)

Índice

Música V8	2	BMW M3	14-15
Editorial	3	Biocombustibles	16-17
Seguridade	4	Pneumáticos	18-19
Novas	5, 6, 7 e 9	Competición	20 e 21
Toyota RAV4	10-11	Óscar Garre	22 e 23

Feliz domingo

Os Ferrari están de volta. Sennistas, gasolinómanos, futboleiros, raparigas adolescentes, meniños apampados polos coches, lectores de As e Marca. Fórmula 1 para todos.

TEXTO: Ramón Novo
FOTO: Sprint Motor

Marzo abre os calendarios motoristas. A partir de agora os domingos pola tarde volverán ser morriñentos así que pasa o clímax das carreiras na hora de comer. Atrás queda a convulsa temporada 2007 de fórmula 1 en que asuntos extradeportivos embarraron a deportividade nas pistas entre Fernando Alonso, Kimi Räikkönen e Lewis Hamilton.

As máquinas manteñen o status

Nestes cinco mesiños foron nacendo as ferramentas novas con que se postulan os once equipos participantes. Partindo das prestacións na pista do último gran premio en Interlagos, o nivel de desenvolvemento de Ferrari, a día de hoxe, debe estar destacado un punto por encima entre os monoprazas de elite. Cerca do ritmo dos F2008 debe de estar McLaren se non se desestabiliza por acusar a saída do falsario Mike Coughlan e a presión da FIA sobre a legalidade do MP4/23. BMW, pola súa parte, ten que agarrarse a súa proxección como escudería punteira; desde que posúe escudería propia (ex-Sauber) dá pasos firmes e vén de menos a máis; de certo, fai recordar o suplemento de motivación daquela Renault postBenetton. Por último, Renault é candidato á forza porque alí traballa Alonso.

Como non todo é o que parece, fálase de que BMW se esconde ensaiando cos depósitos cargados de combustible; disque Renault vai montar para Melboune un alerón posterior máxico que rebaixa os tempos por volta a unhas cinco décimas. Tampouco se sabe a ciencia certa se Hamilton ten boa man na posta a punto básica dos coches nin se Ferrari manipula a estación electrónica estándar, como se anda dicindo por aí.

Hai un grupín de tres que ten boa pinta á luz dos ensaios da intertemporada. Oxalá os prometedores cronos de Williams, Red Bull e Toyota non constitúan unha estratexia efectista co obxecto de manter elevada a moral do equipo, patrocinadores e seguidores. É mellor pasar de puntas por encima de Honda, Super Aguri e Force India e chamar a atención sobre a Scuderia Toro Rosso. Como subsidiaria de Reb Bull, monta un chasis sospeitoso, desde o punto de vista legal, de ser proxectado por Adrian Newey; o STR3 estará propulsado por motores Ferrari e guiarano dous sebastiáns para ter en conta: Vettel e Bourdais.

Descontrol de tracción

Con vistas a abaratar custos e de paso igualar a competencia nas carreiras, a federación internacional do automobilismo leva uns anos capando o potencial de evolución dos fórmula 1: motores de oito cilindros como máximo, 19.000 como límite, arquitectura conxelada durante varios anos, e agora outra decisión de peso: a eliminación das asistencias electrónicas á pilotaxe. Ante o descontrol de tracción nas grandes freadas e ás saídas das curvas, as expectativas son inmellorables.

O emocionante está en desmontar a orde lóxica entre escuderías grandes e pequenas imposta polo poder dos grandes investimentos. Desde a madrugada de Albert Park é posible que sucedan episodios fóra do control dos superordenadores, simuladores e telemetría pura e dura. Coa prohibición dos sistemas electrónicos correctores, os pilotos recuperan o factor humano. Polo tanto, os tempos rexistrados durante as probas invernais en Jerez, Cheste, Sakhir e Montmeló nada máis son indicadores dos límites das máquinas, xa que a variable de termar do coche co tento natural no volante e os pedais en situacións de carreira obriga os condutores a mecanizar a condución a mil latexos por minuto. E todos sabemos que o umbral técnico e psicolóxico para cometer erros é distinto en cada ser humano.

Se apostas por alguén, non te quedes curto.

HIJOS DE C.V. OTERO, S.A.
Tel: 981 56 17 40 - 981 56 20 01
Fax: 981 58 80 70
Gómez Ulla, 16
SANTIAGO

Nuevo modelo
Piaggio M500, sin carnet.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
PIAGGIO

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvador, nº 23 -
Tfnos: 981 570 182 / 981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498
Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing

La maquinaria más avanzada en equilibrado de discos de freno
Servicio Oficial: FONOS y LUCAS

Os espaculadores da ENERXÍA

O gasóleo xa está máis caro que as gasolinas. Quen nolo ía dicir hai uns anos cando unha gran maioría de galegos apostou claramente polas mecánicas diésel, sobre todo cando empezaron a ter unhas boas prestacións grazas ós turbos. Parecía a panacea para os condutores profesionais, un combustible eficaz e barato que movía con alegría os coches con propulsores diésel.

Se vostede pasa por unha estación de servizo a repostar observará que os prezos do gasóleo están unha media de 12 céntimos por riba dos da gasolina de 95.

Parece que a tendencia é a que os prezos se equiparen, a que non existan as diferenzas do pasado, cando o gasóleo era moito máis barato. Algo que é inxustificable pois producir gasóleo é menos custoso que refinar gasolina. Pero os grandes produtores así o queren e así seguiran engordando a súa conta de resultados.

Dende as gasolineiras aseguran que é a primeira vez que se produce esta circunstancia de que o gasóleo sexa máis caro. Non se aventuran a dicir cal é a causa, pois eles mesmos son unhas pequenas engranaxes dunha maquinaria universal.

A causa dicímola nós: é a tremenda especulación mundial e nacional que hai arredor dos derivados do petróleo. É un dos mellores negocios dos especuladores en todas as modalidades, xa sexan Administracións ou inversores privados, ou como se denominan nunha linguaxe máis agresiva "tiburóns financeiros". Sobre o barril de petróleo hai toda unha trama financeira que fai ricos a uns poucos, pero moi ricos, abusando dos petos da maioría dos cidadáns que necesitan combustible fósil para seguir facendo o seu día a día. E os gobernos que din? Nada. Eles tamén ganan e forzan os seus balances cara ó "superávit" grazas a unha infinidade de impostos que gravan os distintos produtos derivados do "ouro negro". Ata inventaron o céntimo sanitario para financiar parte do sistema público de saúde co petróleo.

E o cidadán que fai? Resignarse. O cidadán xa se deu por vencido hai tempo cando os prezos cambiaban da mañá á noite. Só garda unha leve esperanza de que no futuro, e grazas as novas enerxías alternativas, isto cambie.

Sen ánimo de ser gafes diriamos aquela célebre frase de Dante: "abandonade toda esperanza". Se no futuro os biocombustibles ou mesmo o hidróxeno substitúen as gasolinas e os gasóleos, eses mesmos especuladores que agora encarecen os derivados do petróleo se encargarán de facelo mesmo cos combustibles verdes e as distintas Administracións mundiais farán o mesmo que agora para seguir espremendo os petos dos sacrificados cidadáns. Que quede claro que a enerxía ten un prezo, ¡e que prezo!

NEUMATICOS PERNAS
FIRSTSTOP
VENDA • REPARACIÓN
• MONTAXE E EQUILIBRADO • ALIÑADO ELECTRÓNICO •
LAMIAS DE ALIAXE LIXEIRA
NEUMÁTICOS PERNAS: Milladoiro. Tel.: 981 53 62 55 - SANTIAGO DE COMPOSTELA
NEUMÁTICOS PONTEVEA: Pontevea – Teo (A Coruña). Tel.: 981 80 90 49 - Fax: 981 80 91 78

Gran variedad en Desayunos y Platos Combinados
Cafetería Lembranza
Montero Ríos, 39 • SANTIAGO
Teléfono 981 593 636

¡Tenemos el bocadillo que más te gusta!
O REI DO BOCADILLO CERVECERIA
Bocadillos
Sandwichs
Hamburguesas
y Pollos Asados
Rosalía de Castro, 23 - Esq. Montero Ríos
Teléfono 981 590 538

Sprint MOTOR
Editor: Arrincamos, S.L.
Director: Xurxo Sobrino Morán
Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Xan M. Pérez, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Sonia Pena e Rodrigo Medina.
Deseño e maquetación: AURADISEÑO
auradiseno@wanadoo.es
SPRINT MOTOR: Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458 •
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com
IMPRIME: Recoprint
Depósito Legal: C–138/97

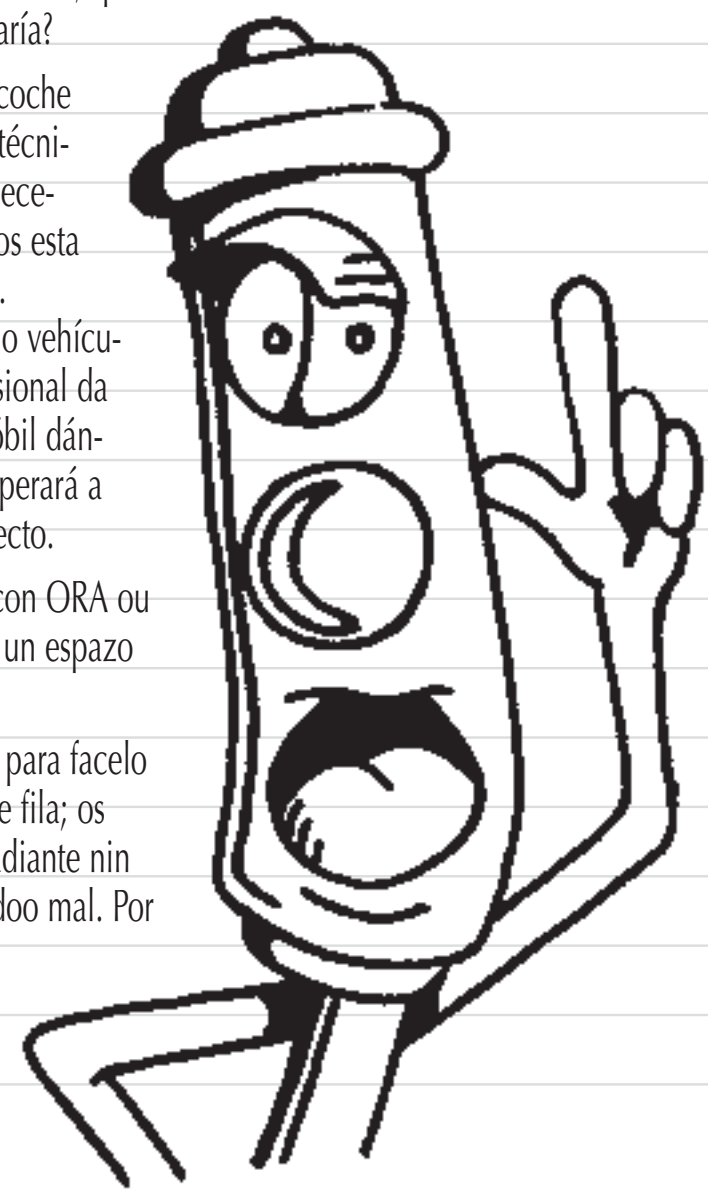
D. Tráfico e D. Prudencio

D. Prudencio: O freo de man é imprescindible nos aparcamentos. Poderiamos dicir que, aínda que sexa para aparcar nunha costa, nos chega con deixar posto o freo de man?

D. Tráfico: Non debemos confiar demasiado no freo de man, sobre todo cando aparcamos en costas. Á fin e ó cabo, trátase dun cable que se destensa con facilidade e non ofrece, o que se di, unha garantía total. Non hai que esquecer introducir unha marcha para asegura-lo vehículo.

D. Prudencio: Don Tráfico, se temos un automóbil coa antigüidade suficiente como para ter que pasa-la ITV, que recomendación nos daría?

D. Tráfico: Se o noso coche debe pasa-la revisión técnica pola súa idade, é necesario que non demoremos esta obriga, pola seguridade de todos. Ademais, é aconsellable levar antes o vehículo a un taller, para que un profesional da mecánica revise ben o automóbil dándonos así a garantía de que superará a proba da ITV, ó estar todo correcto.



D. Prudencio: Realmente cada día faise máis difícil aparcar nas cidades, xa sexa con ORA ou sen ela. Así e todo, podemos ver moitas veces condutores que aparcan ocupando un espazo excesivo.

D. Tráfico: Nas cidades, aparcar é un verdadeiro problema. Pero esta non é razón para facelo mal. Hainos que pechan a saída doutros usuarios; os que deixan o coche en dobre fila; os que, se encontran espazo, se colocan tan amplamente que non deixan lugar nin adiante nin detrás. Aparcar pode resultar difícil, pero non debemos agrava-lo problema facéndoo mal. Por certo! hai que concienciarse de respecta-las prazas reservadas para persoas discapacitadas.

Coa colaboración da: Dirección Xeral de Xuventude e Solidariedade da Xunta de Galicia

Alfa InfoMore 900 2532 00 Información Gratuita/Prueba
www.eventosalfaromeo.es www.alfaromeo.es
*Gama Alfa 147 **PVP recomendado con descuento promocional incluido para Alfa 147 1.6 TS 105 CV 3P Distinctive, en Península y Baleares (Promoción, IVA, Transporte e Impuesto de matriculación incluidos). La versión visionada no se corresponde con la versión anunciada. La operación acción incluye la aportación de la Red de Concesionarios Alfa Romeo. Consumo mixto (l/100km) entre 5.9 y 8.9. Emisiones CO2 (g/km) E4: 153 hasta 211.

¡Operación Acción hasta fin de mes!

Alfa 147 desde 14.995€** con:
- Climatizador manual
- Llantas 16”
- 6 Airbags + ASR y MSR
- Volante en piel con mandos de Radio CD
- Cruise Control

Con la **Operación Acción,** te ahorras **3.500 €*** sobre toda la gama.

APV MOTOR
C/ Isaac Peral, 4
Polígono del Tambre
Telf.: 981 53 40 57
SANTIAGO

Regresa o Black Turbo

Saab vén de presentar a Edición Limitada Turbo X co obxectivo de conmemorar as tres décadas de bo facer da casa no eido da turboalimentación. Segundo apunta a firma sueca, este lanzamento exclusivo representa o ideal de progreso tecnolóxico: ollar cara a adiante téndolle un aquel de respecto ó pasado. Deste xeito, o Turbo X une dous mundos: trae á memoria ao primeiro Saab 900 Black Turbo (recuperando o acabado Negro Jet) e incorpora a tecnoloxía XWD. O novo modelo inclúe sistema de tracción total co fin de mellorar a manexabilidade e a seguridade e un mellorado motor 2.8V6 de 280 cv e 400 Nm, amais dun chasis axustado que achega unha disposición máis deportiva.

O Turbo X, que está dispoñible nos 9-3 Sport Sedan ou Sport Hatch, presenta un especial coidado nos detalles que achegan elegancia e eficacia aerodinámica. Así, inclúe no frontal un *faldón* dianteiro máis fondo e unha toma de aire integrada, co gallo de minimizar a resistencia ao aire e incrementar o fluxo deste cara ó motor. Na parte traseira, un novo paragolpes e paneis reducen o punto de separación do fluxo de aire, co que tamén se acada máis eficacia aerodinámica.

Lancia Musa, *limousina* para as cidades

Coas *musas* da súa parte, Lancia vén de dar corpo a un vehículo inspirado no urbano e sen rexeitar a grandilocuencia que posúen as *limousinas*. Estamos pois perante o Lancia Musa, un modelo cunhas medidas que, malia non coincidir coas da celebridade que promove o automóbil nos medios (a antano cantante de *prestixio*, Carla Bruni), semellan dignas de ser tidas en conta: 4 metros de longo, 1,70 de ancho e 1,66 de alto.

O novo modelo destaca por moitas cousas, pero sobre todo polo coidado na comodidade e a elegancia e, tamén, por incorporar unha gama de motores respectuosos co medio (respectando a normativa Euro 4). O interior é especialmente amplo e inclúe asentos modulares, equipo de son Bosé, tecnoloxía Blue&Me e recoñecemento de voz-teléfono e navegador. Asemade, incorpora 80 opcións de personalización como resultado dos cinco acabados interiores.

Inclúe tres mecánicas diésel Multijet: o 1.9 de 100 cv e o 1.3 de 70 cv ou 90 cv; e dous gasolina: o 1.4 de 77 cv e o 1.4 Fire de 95 cv. Os prezos van dende os 15.315 euros do modelo Musa 1.4 8v Argento até os 22.100 euros do modelo Musa 1.9 JTD Platino.

O Concepto Meriva no Salón de Xenebra

Opel abriu as portas do seu Concepto Meriva no Salón do Automóbil de Xenebra. En que se basea este novo Meriva polo que aposta Opel? A resposta é: na flexibilidade con corpo de coche. O monovolume da marca alemá achega un sistema de portas traseiras que se abren en sentido contrario, denominado "FlexDoor", un enxeño que mestura a convencional apertura de portas dianteiras coa innovación das bisagras traseiras.

Pensando na familia, este Meriva achega funcionalidade servíndose desta fórmula FlexDoor: as portas dianteiras e traseiras pódense abrir de xeito independente. Entrar e saír do automóbil será máis cómodo, xa que se creará un espazo máis amplo de apertura e a alta liña do teito fará do interior do vehículo un lugar ben accesible.

Opel traballou no eido do deseño sen deixar de lado á seguridade: o Meriva vixía aos cativos desde diferentes posicións. Amais, suxeitar aos nenos nos asentos traseiros será máis doado, contribuíndo a mellor visibilidade a un meirande control dos pasaxeiros. Crearase unha "zona de seguridade" entre as portas facendo que os pequenos ocupantes estean menos expostos ao tráfico.

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

ACCENT MC 4P 1.4 GL	9638FYY	03/01/2008	BLANCO	10.500 €
ELANTRA 4P 1.6 FL COMFORT	2657FYY	02/01/2008	AZUL OSCURO	13.500 €
GETZ 3P 1.5 CRDI GL	9638 FYY	03/01/2008	NEGRO	10.100 €
GETZ 3P 1.1 GL	9642 FYY	03/01/2008	PLATA	8.500 €

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

Teléfonos: 981 56 96 32 - 981 56 96 30 – Boisaca - SANTIAGO

Tigra SoftTop no escaparate suízo

O Salón do Automóbil de Xenebra celebrou a súa 78ª Edición coas súas mellores galas, vindo o *glamour* a xeito de cabrio e sendo a casa Opel a encargada de pór o toque vintage ó acontecemento. Así, o pequeno coupé da firma alemá –o Tigra TwinTop- amosará unha nova face: a SoftTop. Con esta versión renovada do Tigra, Opel non renuncia ao teito ríxido (en aceiro) de apertura eléctrica que lle confire personalidade. Asemade engalana ao seu convertible cun aire clásico servíndose dunha lona cor burdeos que achega a aparencia da capota clásica coas virtudes dunha carrozaría pechada. Salientar que o proceso de apertura e peche é de 18 segundos.

O equipamento de serie consta de: tapizaría de coiro, asentos calefactados, ordenador de abordo, iantas de aliaxe lixeira de 17 polgadas en deseño bicolor, etc. Cómpre subliñar que os modelos Rosso e Nero tamén estarán dispoñibles sen o teito de lona.

Os motores do Tigra TwinTop SoftTop son: versión gasolina de 1.4 litros (90 cv) ou versión 1.8 litros (125 cv) e en motorización diésel o 1.3 CDTI (70 cv). Ámbolos dous motores levan unha caixa de cambios manual de cinco velocidades.

O Laguna GT na liña de saída

Renault comercializará a versión máis potente e deportiva do Laguna, baixo o nome de "GT". A principal característica deste novo modelo será o seu chasis Active Drive, un sistema de dirección total: as catro rodas directrices (4RD) terán capacidade de xiro.

A nova face do Laguna GT está inspirada en modelos da Fórmula 1, sendo o frontal do vehículo máis longo e deixando ver unha grella que lembra a outros modelos senlleiros da firma francesa. Os faros e retrovisores en negro achegarán un aspecto de competidor. Asemade, conta con pneumáticos específicos Bridgestone Potenza, iantas Celsius e discos de freo de 320 mm (os dianteiros) e 300mm (os traseiros). En canto ao interior, o novo Laguna engade numerosos pormenores deportivos e o logo que fai referencia á súa personalidade de GT está presente nos respaldos dos asentos dianteiros.

Os motores nos que estará dispoñible serán: a versión diésel 2.0 dCi de 180 cv e a versión gasolina do motor de 2 litros turbo de 16 válvulas que entrega 205 cv.

Como dato a ter en conta, sinalar que Renault ofrecerá tres anos de garantía ou 150 quilómetros para esta nova versión GT do Laguna, que se presentará tanto en carrozaría berlina coma familiar *(break)*.

A creación da marca francesa foi exposta ao público no Salón do Automóbil de Xenebra. Para mercalo haberá que agardar até a primavera.

Saab XWD: un novo chanzo na manexabilidade

Saab está a poñer a súa tecnoloxía ó servizo da manexabilidade, concretamente a través do seu sistema XWD. Trátase dunha innovación para os modelos 9-3 Aero e Turbo X que distribúe continuamente ó par motor entre os eixes dianteiro e traseiro, achegando así a devandita mellora da estabilidade e a manexabilidade, amais dunhas máis óptimas condicións de adherencia en calquera circunstancia.

O miolo do sistema, encamiñado a incrementar o perfecto *entendemento* entre condutor e vehículo, consiste nunha unidade de control electrónica que recibe 100 inputs por segundo a través de máis de 20 sensores no automóbil. Os datos recibidos e tratados logo inclúen cuestións como a velocidade, a aceleración lateral ou o ángulo de xiro do volante. Segundo sinala Saab, é o software desenvolvido por enxeñeiros de Trollhättan (Suecia) e posto ó servizo do XWD o que garante que o par motor estea decontado distribuído entre os dous eixes. A casa sueca fai fincapé ademais na longa experiencia de investigación que acompañou a este sistema: o equipo responsable percorreu máis de un millón de quilómetros de ensaios nun amplo abano de condicións climáticas e nalgunhas das estradas de condución máis dificultosa de Europa.

O resultado: unha ferramenta activa de tracción total axeitada para o chasis do 9-3, que tira proveito dun motor 2.8 V6 que achega 280 cv e un par motor de 400 Nm.

Máis información en: www.saab.com

Audi estrea deportivos diésel

TT Coupé e TT Roadster

A marca alemá dará a luz por partida dobre: o Audi TT Coupé 2.0 TDI quattro e o TT Roadster 2.0 TDI quattro. Ollando cara o pasado da casa dos catro aros, atopamos predecesores que xa anunciaban a chegada destes deportivos diésel. Alá polo 1989 Audi -co seu R10 TDI- proclamábase campión tanto nas 24 Horas de Le Mans coma nas American Le Mans Series.

Ámbolos dous modelos aseguran unha potencia de 170 cv cun par motor de 350 Nm, todo isto cun consumo medio ben reducido: 5,3 litros o TT Coupé e 5,5 litros o TT Roadster (aos 100 km respectivamente). Cómpre engadir que cun nivel de emisións de CO_2 de tan só 145 g/km, os novos Audi cumprirían así a futura normativa EU5.

Se aceleramos co TT Coupé pasaremos de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos, situándonos nunha velocidade de 226 km/h; no caso de premer o acelerador do TT Roadster (para acadar o mesmo sprint) demoraremos unha décima de segundo máis acadando os 223 km/h.

Os 2.0 TDI achegan outra táctica para o seu triunfo, o lixeiro do seu peso. Cunha carrozaría de aluminio e aceiro: o Coupé estaría nuns 1,370 kg e o Roadster nuns 1,415 kg.

Audi integra de serie nos dous vehículos caixas de cambio manuais de 6 velocidades e tracción integral permanente quattro; o alicerce alemán está no embrague multidisco de acción mecánica e control electrónico.

En canto ao equipamento, atoparémonos con numerosos pormenores: volante e asentos deportivos, etc. Asemade, o equipo opcional dos Audi TT daranos a escoller un amplo abano de solucións de alta tecnoloxía.

Máis información en: www.audi.es

BREVES

• **A empresa española Vialtech** desenvolveu un novo sistema de barreira de protección (guardarraíl), denominado Baía, que axuda a reducir as lesións nos motoristas en caso de accidente, xa que conta cunha estrutura metálica interna e un corpo amortecedor de plástico na parte externa. Tanto a estrutura metálica interna como o corpo de plástico exterior están suxeitos ao guardarraíl tradicional por unhas anclaxes metálicas e unhas pletinas.

• **Un de cada oito** condutores da Unión Europea circularon con alto risco de accidente no 2007 por conducir con pneumáticos con niveis de presión incorrectos o que supuxo un sobre gasto en gasolina de 5.300 millóns máis de litros. Segundo un estudo realizado polo Grupo fabricante Bridgestone, o 38% dos condutores europeos poderían aforrar até 10.600 millóns de euros se conducisen con pneumáticos en bo estado, xa que doutra maneira se malgastan 40 millóns de cubertas.

Educando en Galicia
as galegas e os galegos
do século XXI

galescola
rede galega de escolas infantís

29 millóns de euros de investimento e 990 novos postos de traballo
99 novas escolas públicas espalladas por todo o país
5.490 novas prazas para nenos e nenas de 0 a 3 anos

XUNTA DE GALICIA
VICEPRESIDENCIA
DA IGUALDADE E DO BENESTAR

Audi Avant para a familia

Audi segue o ronsel dos A4, descendentes do senlleiro Audi 80. Desta volta, a firma xermana imprímelle carácter familiar ao seu novo A4 Avant, que sairá ao mercado esta primavera. O modelo salienta polo seu tamaño: 4,70 metros de lonxitude que converterán a esta berlina -xunto coa súa carrozaría máis lixeira- nun símbolo de seguridade e forza. Ao ollar o exterior do Avant notaremos algunhas diferenzas co seu antecesor: a liña do teito, os montantes D (algo máis inclinados) ou a anchura da parte traseira. Estes elementos serán os responsables de conferir personalidade propia a esta versión familiar do A4.

En canto aos motores, Audi achegará potencia no Avant para todos os gustos, cinco motores que irán desde os 143 cv aos 265 cv. A motorización do A4 irá propulsada por inxección directa co engadido da turbosobrealimentación. Os gasolina levarán incluída a tecnoloxía FSI, fronte aos TDI que botarán man da tecnoloxía common rail.

A variedade tamén estará presente na caixa de cambios. O A4 familiar estará dispoñible en diferentes versións: cambio manual, tiptronic e automático de variación continua multitronic.

Cómpre sinalar que o Avant ten un menor consumo de combustible cós seus devanceiros.

Inminente Dacia Sandero

Dacia traerá en xuño de 2008 a súa nova creación: o Sandero. Despois da saga dos Logan, a casa romanesa estende a súa gama con esta berlina compacto de 5 portas. Seguindo coa súa filosofía, Dacia reúne o seguinte nun só vehículo: un prezo accesible, prestacións varias e garantía de 3 anos ou 100.000 quilómetros en boa parte de Europa.

O deseño do Sandero caracterízase pola liña escollida para a carrozaría: un debuxo no costado a xeito de onda invertida xunto ás molduras de protección lateral consolidan a imaxe de forza que a marca lle outorga a esta berlina.

A elixir teremos: a opción de dirección manual (cun prezo máis reducido) fronte a dirección asistida, asento do condutor con regulador de postura, volante regulable en altura, mandos ergonómicos baixo o volante, etc.

O Sandero preséntase en versión gasolina 1.4 litros de 75 cv ou 1.6 litros de 90 cv. Esta opción gasolina achega un salientable par motor a baixo réxime e cun menor consumo. Asemade, a versión diésel (1.5 litros dCi de 70 cv e 1.5 litros dCi de 85 cv) trae un sistema de inxección directa common rail de segunda xeración, un equipo motopropulsor cun consumo reducido e unhas emisións de CO2 reducidas a 120 gramos.

Mégane Coupé Concept: carácter e dinamismo

A 78 edición do Salón de Xenebra estivo a achegar anacos de futuro. Ou, por dicilo doutro xeito: avances de tecnoloxía. Neste senso, a casa Renault non foi un excepción e a cita serviulle para desvelar detalles sobre o Mégane Coupé Concept, antesala do que será un vindeiro coupé compacto de serie e que evidencia ás claras unha tendencia cara a liñas máis dinámicas e fluídas. O Mégane Coupé Concept, que vai destinado sobre todo a un público novo, combina no seu interior o deseño deportivo da carrozaría cun deseño elegante e, en verbas da propia casa francesa, "máis voluptuoso". Esta mestura de liñas e tendencias vese reforzada -segundo engade Renault- coa cinemática da apertura da porta inédita.

Nova face do C5

Citroën presenta estes días o C5 Tourer, unha variación da idea básica do C5 destinada a propoñer máis amplitude cá berlina pero mantendo a personalidade orixinal. A grandeza do Tourer radica en boa medida nas súas dimensións: 4,83 metros de longo, 1,86 metros de anchura e 1,48 de altura.

O novo C5 vén ao mercado con tres propulsores de gasolina (1.8i 16v de 127 cv, 2.0i 16v de 143 cv e 3.0i v6 de 215 cv) e catro de gasóleo equipados de serie con filtro de partículas (Hdi de 110 cv, Hdi de 138 cv, Hdi de 173 cv e V6 HDi de 208 cv). Estes motores están ligados a distintos tipos de caixas de cambios, manuais ou automáticas. Dúas delas contan co respaldo da empresa Airdream, especializada na procura de recursos enerxéticos máis limpos.

Mito: Un agasallo para os Alfistas

Con Mito, Alfa Romeo quere ofrecer o "deportivo de sempre máis compacto" a unha nova xeración de Alfistas. Mito é o primeiro vehículo realizado despois do 8C Competición –icona estilística e tecnolóxica de Alfa- do cal toma algúns trazos característicos: a particular forma dos cristais laterais sen perfil superior da porta, o "Trilobulado" que marca os paragolpes anteriores, a forma das loces e faros posteriores a LED. Máximo refinamiento tamén nas definicións das medidas que deseñan unha forma compacta e dinámica: 4.06 m de longo, 1.44 m de alto e 1.72 m de longo.

As prestacións están garantidas por unha oferta de 4 motores todos turbo (gasolina e diésel), que hoxe van desde os 90 cv ata os 155 cv. O Mito ofrece de feito un equipamento deportivo de auténtico Alfa Romeo, caracterizado polas suspensións contractuais –de serie sobre todos os equipamentos e motorizacións– que reducen notablemente o balanceo e a máxima seguridade activa, pasiva e preventiva: sistema de estabilidade VDC de serie e unha estrutura do vehículo xa proxectada para obter a máxima cualificación Euroncap. Estará dispoñible a partir do mes de xullo nos principais mercados.

ASEGAL ASESORES

❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil
❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia

Telefóno: 981 80 73 01 • Cacheiras s/n, 1ºA • Teo (A Coruña)

ASEGAL ASESORES

Toyota RAV

Campo e

TEXTO E FOTOS
Ray Mosquera

Toyota, un dos fabricantes de máis sona e experiencia en vehículos todoterreo, renova por completo o RAV4, ofrecendo máis equipamento ao mesmo prezo.

O novo modelo vén de sufrir un profundo cambio estético, acadouse un aspecto máis de "turismo" cá de 4x4 ofrecendo unhas liñas xerais moito máis redondeadas e, se cabe, unha imaxe algo máis xuvenil. No frontal, cómpre salientar as enormes entradas de aire e antinéboas integradas. A parte traseira viuse do mesmo xeito remodelada, cuns faros arredondados e unha xaneliña de maior tamaño. Para rematar a ben parecida estampa do RAV4, dispón dunhas chamativas iantas de aliaxe de 5 radios e 18 polgadas cunha nova medida no pneumático de 235/55 R18.

No interior o primeiro que se percibe é a axeitada escolla dos diferentes materiais, procurando unha atmosfera moi acolledora. É amplo, práctico e confortable. O posto de condución agrada pola súa comodidade e accédese de maneira doada a todos os mandos.

No sentido práctico, os asentos traseiros pódense encartar, deixando un espazo para a equipaxe cun piso completamente chan, dando lugar a un maleteiro de 1.469 litros.

Neste segmento, adoita ser moi común o dispor no interior de numerosos ocos porta-lentes, porta-moedas, porta-bebidas... que resultan moi útiles. O espazo para os ocupantes é abondo para cinco persoas, máxime tendo en conta que o respaldo dos asentos traseiros se despraza 15 cm lonxitudinalmente para mellorar tanto o espazo de pasaxeiros coma o de carga.

Algo que o comprador deste tipo de vehículos require é a comodidade, e o RAV4 non o defraudará. Xa polo deseño da suspensión, xa polo tacto e manexabilidade de todos os mandos, este Toyota ofrece un alto grao de benestar e está dispoñible en tres acabados: Sol, Executive e Premium.

Hai que subliñar que agora dous elementos moi valorados polo gran público, como son o Bluetooth -integrado nos mandos de audio do volante- e os sensores de aparcamento, pasan a formar parte do equipamento de serie.

Baixo o capó, temos un bo aliado para movernos en todas as superficies. O D-4D de 136 cv é un motor con moita forza na zona baixa, algo que se agradece cando realizamos unha "condución campeira" e precisamos forza para saír de situacións complexas. Entrega o seu par máximo de 310 Nm entre as 2.000 e as 2.800 rpm. O consumo de combustible é bastante axustado: 7 litros en ciclo combinado.

AD Grupo Regueira
C/ VIA EDISON, 54 - POL. DEL TAMBRE
15890 SANTIAGO (A CORUÑA)
Telf.: 981 578 066 - Fax: 981 563 090
www.adgruporegueira.es
comercial@regueira.com
ad

V4 cidade

Ficha técnica

Motor: 4 cilindros turbo
Cilindrada: 2.231 cc
Potencia: 136/3600 (cv/rpm)
Par Máximo: (Nm/rpm) 310/2000-2800
Cambio: Manual 6 v
Tracción: Total
Combustible: Diésel
Peso: 1.660 quilogramos

Contacto

Os todoterreos compactos, salientan pola grande semellanza cun turismo convencional cando se roda por estrada, tan só lixeiramente prexudicados polo seu alto centro de gravidade. Porén, no campo a altura ao chan axuda a que o RAV4 poida circular con relativa comodidade por pistas non asfaltadas e mesmo introducirse en terreos algo máis dificultosos, axudado nesta ocasión pola incorporación da tracción total.

En condicións normais, compórtase coma unha tracción dianteira, e tan só cando aparecen perdas de motricidade o diferencial central axústase permitindo o reparto de par ás rodas posteriores. O RAV4 ofrece tracción ás catro rodas e control de asistencia ao arranque en pendente e baixada, algo que fai máis doada a condución cando o camiño se enguedella. Nas situacións máis críticas, podería verse máis limitado, xa que non ten redutora e o diferencial non se pode bloquear, aínda que no cadro de mandos atopamos un botón que "imita" o bloqueo do diferencial central, enviando o 45% do par ás rodas posteriores.

En estrada, ten un rodar moi suave e o bastidor filtra con agrado as irregularidades do firme.

As suspensións realizan un traballo formidable, xa que apenas percibimos que estamos manexando unha masa de 1.660 quilogramos, e dá a impresión de que conducimos un automóbil de menor tonelaxe. O dito: grande semellanza cun turismo convencional cando se roda por estrada. Apoia realmente ben e, ademais, atopámonos cunha zaga abondo áxil de reaccións, que se amosa moi vixiada polo control de estabilidade, que permanece latente.

As relacións de cambio están ben "escalonadas". O cambio é preciso, cunha panca de curtos percorridos. O tacto do volante resulta moi agradable, axudado pola asistencia xusta e unha boa precisión no guiado.

A gran materia pendente de todos os todoterreos segue a ser o apartado dos freos, pois se sumamos as non óptimas condicións de suspensións, o peso, o elevado centro de gravidade e os pneumáticos "mixtos" e de alto perfil, atopámonos cunhas distancias de freada algo avultadas.

O RAV4 continúa a manter as súas boas cualidades e aptitudes para todos os terreos. Segue a ser un 4x4 ben equilibrado para desenvolverse de xeito correcto tanto por asfalto coma fóra del.

Prezo: 34.050 euros.

Sistema "Run Flat Tyre"

Para os acabados de alta gama Toyota equipa un sistema que permite rodar sen aire tras un rebentón durante 160 quilómetros por debaixo de 90 km/h. Este elemento compleméntase co TPWS (Type Pressure Warning System), no que cada pneumático achega un sensor capaz de detectar calquera redución de presión; no caso de acontecer isto, unha luceciña presente na instrumentación avísanos no mesmo intre.

VI Edición Premi

Reportaxe gráfica • Xoán Pérez • A. Uzal • Juan C. Varela

O director xeral de Xuventude e Solidariedade da Xunta de Galicia, don Rubén Cela, entregando o premio "Coche Sprint Motor 2008" a don Jesús Chenel (Noyastar). 1

O director de Sprint Motor (no centro) cos seis galardoados desta edición. 5

O público asistente seguiu co atención a present ción que fixo Mar Solar. 6

Algúns dos invitados á gala cambiando impresións, sobre todo de coches e motos. 10

Un momento da intervención de don Xurxo Sobrino na VI Edición dos Premios Sprint Motor. 8

Don Anxo Quintana falou do que representa esta publicación para a nosa lingua e da importancia do sector da automoción en Galicia. 9

O pal greso carte

ios Sprint Motor

Don Francisco Pérez (Compostela Motor) recibiu o trofeo "Monovolume Sprint Motor 2008" de mans do músico don Xosé Manuel Budiño.

2

O presidente de Blusens, don José Ramón García, entregou o galardón "Todoterreo Sprint Motor 2008" a don Pedro Hervés (Brea Hervés).

3

Don Pedro Burgo (á esquerda da foto) recibiu o premio "Piloto Sprint Motor 2008" de mans do actual campión galego de ralis, don Xosé Martínez "Bamarti".

4

n
ta-
ía

Don Alfonso Salgueiro (pneumáticos "Matador") recolleu o trofeo "Patrocinador Sprint Motor 2008". Fixo a entrega don Manuel José Vázquez, en representación de "La Caixa".

7

salón princi-
do Hotel Con-
tivo que colgar o
l de "Completo".

11

Don Xurxo Sobrino, director de Sprint Motor, entregoulle ó vicepresidente da Xunta de Galicia, don Anxo Quintana, o "Galardón Sprint Motor 2008".

12

BMW M3 Rúa ou

Pasaron xa máis de vinte anos desde que en 1986 aparecera o primeiro BMW M3, fabricado sobre a base do BMW Serie 3 E30. Agora, a casa alemá continúa adiante co lanzamento ao mercado da cuarta xeración.

TEXTO E FOTOS: Ray Mosquera

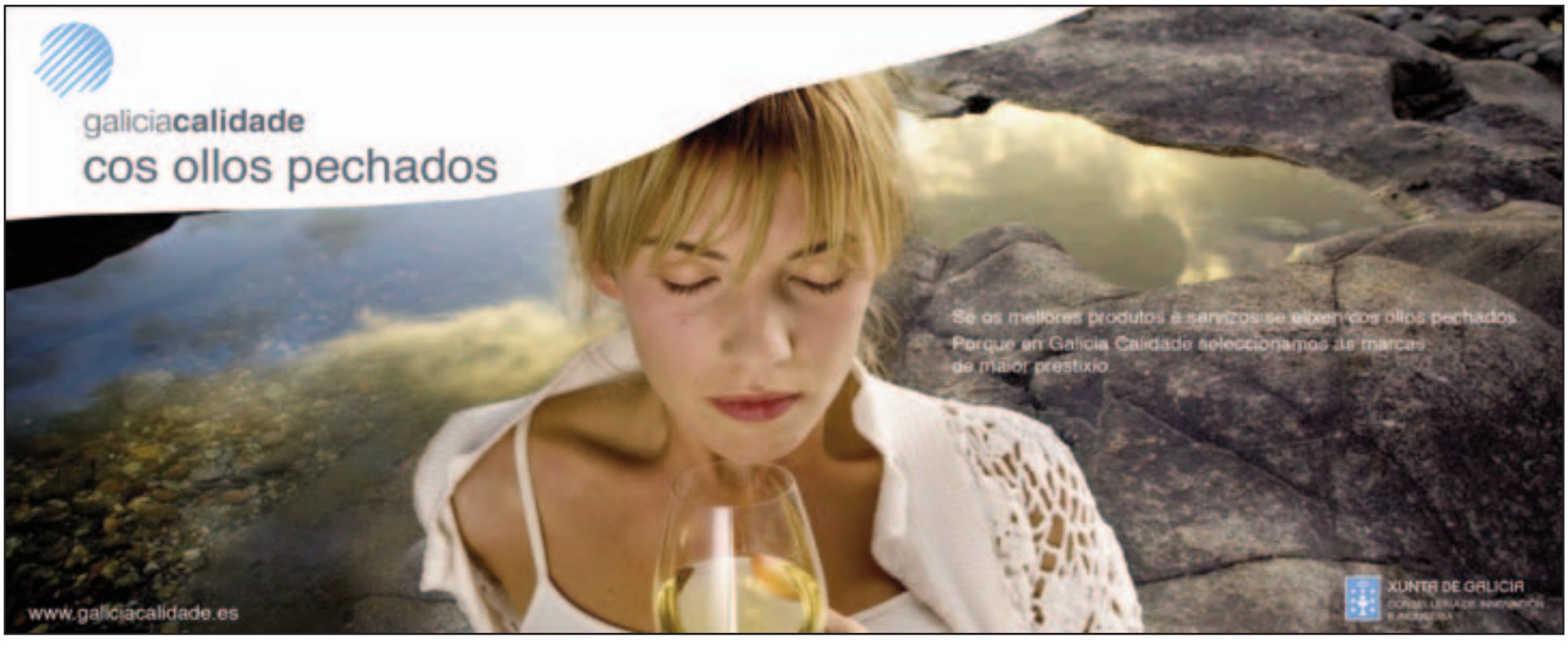
Aínda que se trata dun coche concibido para o emprego de rúa e ten todas as características para un uso cotiá, o hábitat natural deste BMW M3 son os circuítos. Este deportivo de pura raza convence desde o primeiro intre non só aos amantes das carreiras e aos especialistas, senón tamén a todos os seareiros do motor.

Baseado nun Serie 3, esteticamente revela detalles distintivos como branquias laterais e entradas de aire de maiores dimensións. O M3 distínguese ademais polos seus abombados pasos de roda, as estreitas fendas de entrada de aire nas aletas dianteiras, os estribos que acentúan o sistema de tracción traseira e tamén polas súas aletas posteriores cun difusor. Asemade, habería que engadir outros aspectos definitorios deste peculiar vehículo, como son os espellos retrovisores exteriores, un avultado capó con entradas de aire adicionais e as iantas de aleación lixeira que dan lugar ao sobrio deseño deste M3.

O novo BMW M3 engaiola pola súa sobresaínte entrega de potencia e o seu extraordinario dinamismo. A tremenda forza do seu novo motor V8, con tecnoloxía de Fórmula 1, fan del un auténtico prodixio das prestacións.

Asemade, a superioridade deste novo deportivo cumpre cos criterios máis esixentes, tanto nos circuítos coma no tráfico cotiá. É un coche de altas prestacións, que marca un novo listón de referencia polo seu deseño e a súa funcionalidade, aínda que o seu carácter é antes que nada o dun BMW M3, un coche desenvolvido co fin de desfrutar ao máximo da condución.

O BMW M3 leva o propulsor V8 completamente novo, de 4.000 cc e 309 kW/ 420 cv. e cun par máximo de 400 Nm a 3.900 rpm. sobe até 8.400 rpm. Amais disto, posúe unha fantástica capacidade de recuperación ao longo de toda a marxe de revolucións. Como curiosidade, dicir que este novo motor de oito cilindros é 15 quilogramos máis lixeiro có motor de seis cilindros do modelo anterior. Polo de agora, só está dispoñible a caixa de



circuíto?

Aos mandos

É curioso que os deportivos melloren ano tras ano e que as súas potencias se vexan incrementadas cada vez máis. Porén, as leis de tráfico e circulación viaria cada vez son máis severas e andar pola rúa cun coche coma este fai que sexamos delincuentes a partir de terceira. Ou sexa, que só imos a poder tirarlle partido nun circuíto ou pista de probas, xa que pola rúa, neste país, non podemos.

Pois alí nos fomos, como é habitual cando cae un trebello coma este nas nosas mans.

Xa aos mandos e na pista de probas de PTC, por fin puidemos desconectar todos os controis. Con todas as axudas á condución non hai motivo ningún para alarmarse: o M3 é un auténtico "cordeiriño". Pero cando as desconectamos... o primeiro, aluméase no cadro un sinal de perigo. Este sinal non nos pilla coa garda baixa... pero ollo, non é un ornamento con todos os controis en "off" e a resposta do acelerador ao máximo. De feito, un golpe de gas sen tento supón un "trompo de aupa". As queimadas de roda e cruzadas están á orde do día: o M3 nolo dá todo sen límites. É dicir, falamos dunha gozada para os sentidos. Os pneumáticos traseiros duran o que un telexornal, a potencia é de tal envergadura que as gomas póñense moradas!

O motor ten o "poderío" dunha central nuclear, sexa cal sexa a tarefa que se lle impoña a este ben potente V8, de 420 cv, cumpriraa. Como motor deportivo de alto rendemento, xira sen esforzo até as 8.400. Responde de xeito inmediato ao pedal do acelerador e o seu son é de auténtica fera. Impresiona pola súa poderosa elasticidade e, senón fora por que está limitado electronicamente, de seguro que pasariamos os 300 km/h.

Despois de ter probado o Porsche Turbo S máis o Audi R8, ámbolos dous de tracción ás catro rodas e ámbolos dous que van por raíles e con semellantes prestacións, o M3 non fica atrás. Pero, iso si, é un coche para expertos. Tracción traseira e motor dianteiro ou, o que é o mesmo, "cruzadas" sen límite e veña "contravolante".

Ou sexa: o deleite dos puristas.

O prezo base é de 72.000 euros.

Ficha técnica

Motor: 8 cilindros 32 V
Cilindrada:
4.000 cc
Potencia:
420 cv/8.400 rpm
Par Máximo:
(Nm/rpm) 400/3900
Cambio:
Manual 6 velocidades
Tracción:
Traseira
Combustible:
Gasolina
Relación
Peso/Potencia: 3,8 kg/cv

cambios manual de seis marchas.

Os seus números son incuestionables: Aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. Velocidade punta: 250 km/h (limitada electronicamente). Consumo promedio segundo ciclo de probas UE: 12,4 litros aos 100 quilómetros. Para afacerse a todas as condicións e para todos os condutores, o BMW M3 vén provisto con tecnoloxía MDrive para axustar e activar a configuración preferida polo condutor en relación coa programación do motor, axuste da suspensión e do DSC, así como –de xeito opcional- a programación da dirección Servotronic.

Finalmente o seu chasis é completamente novo, con compoñentes específicos e de peso optimizado; teito de fibra de carbono, brazos de aluminio forxado, sistema de freos de alto rendemento, con discos compostos e sistema opcional de control electrónico da amortiguación (EDC), con tres programacións a escoller.

artículo

unha potencia en biocombustibles

A enerxía VERDE pode renovar o agro

Os biocombustibles ben empregados -segundo sinalan algúns químicos expertos na materia- poden aforrar até un 50% de enerxías en comparación cos combustibles fósiles, como a gasolina. As posibilidades de Galicia neste eido son enormes. Temos unha terra e unhas condicións climáticas óptimas, a isto hai que engadirlle o potencial do mar; máis en concreto, o aproveitamento das ondas e das correntes mariñas, algo que aínda se atopa nunha primeira fase de investigación pero que os expertos apuntan, ten moito percorrido.

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTOS: Sprint Motor

Mais centrémonos no potencial do agro. Galicia non é unha das autonomías máis axeitadas para cultivar algunhas das especies vexetais precisas para a produción de biocarburantes, falamos da cana de azucre. En troques, temos outras alternativas como é o trigo. Conque se centraramos os nosos esforzos na fabricación de "carburantes bio", poderiamos aforrar 40 millóns de euros ó ano. Así o indica un informe elaborado por un grupo de investigación de Economía dos Recursos Naturais e Ambientais do departamento de Economía Aplicada da Universidade de Vigo. Un dos responsables deste estudo é Mario Soliño, con el comentamos este informe e o potencial galego nesta materia.

Sprint Motor: Como se pode aforrar cos biocarburantes de xeito que sinalades nese informe de investigación?

Mario Soliño: O que facemos é expoñer que en Galicia se cumpren os obxectivos que establece o plan de enerxías renovables nacional en canto á produción de bioetanol. Nós non temos potencial de produción como a cana de azucre, no canto disto posuímos materias vexetais como o trigo, sobre o que se pode actuar para obter este tipo de combustible menos contaminante. O que presentamos é un escenario de substitución de combustibles fósiles por bioetanol obtido a partir de trigo en Galicia.

SM: Como é ese escenario, que sectores se verían implicados?

MS: O importante deste escenario é que se recollen beneficios que acotío non teñen asociado un prezo de mercado. Normalmente, cando falamos do custo dun carburante estamos a falar do custo da compra de materia prima. Neste caso referímonos ao custo: da produción de trigo, da terra e do transporte. Porén, existen outro tipo de beneficios que non teñen ese prezo de mercado aínda que, empregando ferramentas recoñecidas na economía ambiental, pódenselles atribuír un valor comercial. Estamos falando de beneficios económicos como: a seguridade de subministros, a estabilidade de prezos, a independencia enerxética... todo isto non ten un prezo reflectido no produto, mais nós podemos atribuírlle un valor: beneficios ambientais. Boa proba destes beneficios ambientais serían as menores emisións de CO2 á atmosfera que producen este tipo de biocarburantes respecto aos combustibles fósiles. Por outra banda, cómpre salientar outro tipo de vantaxes -as sociais- como son o emprego

>> Se centraramos os nosos esforzos na fabricación de "carburantes bio", poderiamos aforrar 40 millóns de euros ó ano

Cada vez son máis fabricantes os que teñen modelos propulsados por biocombustibles

(sobre todo nas zonas máis desfavorecidas do noso medio rural) onde se poden establecer políticas de desenvolvemento a través deste tipo de programas.

SM: De que tipo de emprego estamos a falar?

MS: Principalmente de todo o emprego que está relacionado coa actividade de produción, recolleita e transporte do trigo.

SM: Como poderiamos artellar todo isto para darlle saída en Galicia aos biocombustibles? Xa que aquí só existe unha planta de bioetanol que está en Curtis, pero a materia prima vén de fóra.

MS: Esta é unha das cuestións máis importantes. Na actualidade estamos importando este trigo, e o asunto sería como podemos producir este trigo en Galicia. Temos un estudo que trata disto, pois a avaliación deste fondo é de arredor de 40.000.000 euros, o que intentamos é argumentar a importancia que tería xerar aquí o combustible. Asemade, advertimos que cultivar este produto nunha contía elevada de máis podería xerar custos, como un cambio na terra que hai que controlar.

SM: Cultivar en exceso xera custos e, de feito, tamén os xera en países subdesenvolvidos. Isto pode contribuír de maneira negativa ao cambio climático, como é o caso de que se devasten zonas de selva para cultivar produtos que son os que crean estes biocarburantes.

MS: Efectivamente, o troco no uso do solo é un cambio que hai que considerar en todos estes estudos, debemos ter en conta cales son as tradicións da nosa terra e cales son as oportunidades. Por exemplo, en canto a Galicia, unha posibilidade para plantación deste tipo de cultivos enerxéticos serían esas terras de retirada da política agraria común, amais das terras marxinais onde non se está producindo un rendemento económico. Con todo, débese analizar polo miúdo cal é o uso da nosa terra para poder elaborar as políticas precisas.

SM: Nesas terras cultivaríase sobre todo o trigo, non?

MS: Si. Aquí en Galicia habería outras opcións como a pataca, mais ten xa un uso alimentario ligado a unha imaxe de calidade, conque non tería sentido suxerir o seu emprego para a produción de bioetanol. Así e todo, o trigo é o único que nós consideramos que pode ser empregado.

SM: Pero sempre imaxino que falamos do excedente de trigo?

MS: Si, ou ben de excedente ou ben de novas plantacións nesas terras que na actualidade non teñen uso.

SM: E vedes estes proxectos cos biocarburantes como algo afastado ou credes que a administración está realizando esforzos para que se leven adiante proxectos que nos acheguen as enerxías renovables lonxe dos derivados do petróleo?

MS: Estamos nun período inicial, digamos que temos un plan enerxético até 2010 de certas enerxías renovables como os biocarburantes, emporiso noutras fontes de enerxías renovables xa levamos un tempo camiñando conforme é o caso da eólica. Son ben preocupantes as políticas sobre biomasa en xeral, tal coma a situación do trigo para biocarburante ou a biomasa forestal para a produción de electricidade. Neste senso, as nosas institucións teñen que dar un paso de maior envergadura e apostar de maneira definitiva pola valorización desta biomasa.

SM: Este informe que elaborastes para que pode ser útil?

MS: A principal utilidade é contemplar que estes tipos de enerxías teñen uns beneficios externos: que non teñen un prezo de mercado e que se deberían recoñecer pola sociedade e polas autoridades políticas. Amais, debemos ser conscientes de que unha diminución nas emisións do CO2 ou unha creación de emprego no noso medio rural tamén teñen valor. Nós tentamos establecer unha primeira aproximación e chegamos á nada desprezable cifra de 40.000.000 euros cada ano para promover este tipo de actividades, todo iso xustificado pola cuantificación dos beneficios externos. Galicia ten un gran potencial neste ámbito que debemos aproveitar e non deixar pasar unha oportunidade que pode ser histórica. As nosas posibilidades en canto ás enerxías renovables son inmensas, se sincronizamos de xeito oportuno neste tema aos poderes -político, empresarial e financeiro- o resultado pode ser resplandecente para a nosa terra.

>> Galicia ten un gran potencial neste ámbito que debemos aproveitar e non deixar pasar unha oportunidade que pode ser histórica

>> Son ben preocupantes as políticas sobre biomasa en xeral, as nosas institucións teñen que dar un paso de maior envergadura e apostar de maneira definitiva pola valorización desta biomasa.

R'AUTOMÓVILES
RR
Mantemento integral do automóbil
San Marcos, 72 - 15890 - Santiago
Tfno.: 981 052 187
Móvil: 646 531 942

Copas AUTO-ESCOLA
FACEMOS CAMIÑO ENSINANDO A PERCORRELO
Hórreo nº 23 Santiago de Chile, 34
Telf: 981 56 22 11 Telf: 981 59 58 59
SANTIAGO DE COMPOSTELA

moto 93
ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL
VENTA Y REPARACIÓN DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS Y CICLOMOTORES
CEPEDA - OZA (TEO)
T 981 807 027 • M 696 936 272

Deberías deixar de aire nos teus pneun

TEXTO: Félix Doce
FOTOS: Sprint Motor

É o aire a mellor opción para inflar pneumáticos?

Paseniño, vaise percibindo un aumento do interese polo uso doutros gases, o caso que nos ocupa é o do nitróxeno.

En troques, tamén existe certa cantidade de información falsa sobre o nitróxeno. Trataremos de achegar neste artigo (que ofrecemos en dúas metades: a segunda virá publicada no vindeiro número) certas "respostas reais" sobre as posibilidades deste gas no mundo do automóbil.

Ao falarmos do proceso de inchado de pneumáticos con aire, o osíxeno é orixe de problemas.

Por unha banda, o osíxeno corroe as rodas de aluminio e de aceiro; amais disto, reacciona co caucho e, en certa maneira, tamén o "corroe". Pola outra banda, a oxidación e o po das rodas poden obstruír as vastezas das válvulas, provocando fugas. E as superficies rudas nas pestanas das rodas e nos talóns dos pneumáticos poden non quedar herméticas, orixinando máis perdas. No entanto, o osíxeno tamén envellece o revestimento interior -a delgada capa de caucho dentro do pneumático-, que ten a función de manter o aire afastado do xénero. Canto máis vello se fai o revestimento interior, máis moléculas de aire poden penetralo: isto suporá máis perdas de presión. Ao envellecemento do caucho engádeselle a corrosión dos fíos de aceiro. Asemade, o osíxeno ve reducidas as súas posibilidades de recauchutamento.

Como axuda o nitróxeno?

É certo que o nitróxeno está arredor de nós. O aire que res-

>> Inflar os pneumáticos con nitróxeno está nuns 2-3 euros por roda

www.sprintmotor.com
para estar informado do que acontece no mundo do motor galego visite a nosa páxina web
www.sprintmotor.com

poñer máticos (I)

piramos está composto nun 78% de nitróxeno, nun 21% de osíxeno e o resto fórmano pequenas cantidades doutros gases.

Aínda que tanto o nitróxeno coma o osíxeno poden impregnar o caucho, o nitróxeno faino máis devagar. A perda de 2 psi con nitróxeno pode demorar seis meses, en comparación co aire, que pode aprazarse até un mes.

É de salientar que o nitróxeno é moito menos reactivo. A ausencia de oxidación e corrosión tanto no aceiro coma no aluminio fan que o nitróxeno non degrade o caucho. As vantaxes deste gas tamén son percibidas nas superficies das rodas, estas fican uniformes e limpas, manténdose o caucho flexible e resistente. Grazas ao emprego do nitróxeno reduciranse as perdas de inflado e aumentarase a capacidade de recauchutamento.

O nitróxeno xa é empregado para inflar pneumáticos e entre os usuarios deste novo xeito de recarga cóntanse entre outros: os corredores da Fórmula 1, da Nascar, a industria aérea, o servizo militar de Estados Unidos, etc. Entón, por que moitos propietarios de camións ou turismos non inchan os seus pneumáticos con nitróxeno no canto de aire normal?

Acaso porque non coñecen os beneficios que pode achegar este gas. Con todo, até hai pouco existía o problema adicional da dificultade de atopar talleres que ofrecesen aos seus clientes nitróxeno, xa que non había un xeito doado de producilo ou de subministralo.

Onde se pode obter nitróxeno?

Algunhas empresas que ofrecen este servizo, empregan cilindros de alta presión ou grandes envases de nitróxeno líquido como fonte, outras posúen máquinas que separan o nitróxeno do aire. Diversas empresas propoñen xa este servizo, entre elas: Midas, Norauto, Euromaster, Ford, etc. Sinalar que o devandito gas é compatible con todo tipo de pneumáticos e vehículos, e garante múltiples vantaxes respecto a achega con aire comprimido: xa mellorando as prestacións dos pneumáticos, xa reducindo as posibilidades de rebentóns.

É moi probable que a medida que gañe en popularidade se poidan atopar máquinas de inflado con nitróxeno nas paradas e estacións de servizo para coches e camións. Polo de agora, é importante tomar nota do seguinte: co inflado mediante nitróxeno, non precisará encher os seus pneumáticos con tanta frecuencia coma antes. E, se necesita agregar presión, a pouca cantidade de aire que habería que pór no pneumático, non suporía un grande impacto. Cando teña a posibilidade de obter nitróxeno para inflar as súas rodas, poderá extraer todo o aire e volver a inflar con nitróxeno case puro. Isto elevará novamente a concentración do nitróxeno dentro das súas gomas acadando o mellor nivel.

Debemos facer algo especial para encher os nosos pneumáticos?

Nada en especial. Se tomamos un pneumático xa inflado con aire e o inflamos con nitróxeno, teremos unha concentración de nitróxeno dun 93/95 por cento na cámara. Iso abondará. E por que un 95 por cento? Porque o pneumático antes estaba cheo de aire. De xeito que pode haber certa cantidade de osíxeno neste, antes de que engadamos o nitróxeno.

É económico?

Todo depende da situación; hoxe por hoxe inflar os pneumáticos con nitróxeno está nuns 2-3 € por roda (incluídas as calibracións seguintes). Amais disto, hai que ter en conta a posibilidade de manter presións de inflados uniformes. Este feito pode alongar de xeito considerable a vida útil da banda de rodamento, descendendo o custo conforme ao aire. Certas probas testemuñaron aumentos de até o 26 por cento. Menos envellecemento do caucho e menos oxidación do cable do pneumático significarían maior número de cubertas con posibilidade de seren recauchutadas e cunha maior lonxevidade en canto a ciclos de recauchutamento. Isto contribuiría tamén á redución dos custos por quilómetro.

>> Grazas ao emprego do nitróxeno reduciranse as perdas de inflado e aumentarase a capacidade de recauchutamento

TerreMoto
concesionario
HONDA
PIAGGIO
Vespa
SILERA
c/ Triacastela 1, bajo • Tel. 981 561 302 • 15703 Santiago

Miro esta provincia
e vexo turismo
Mirar A Coruña é ver unha provincia que crece. Unha provincia que mira ao futuro, que inviste para poñer en valor a nosa riqueza turística. **Mirar a provincia da Coruña é ver futuro.**
DEPUTACIÓN DA CORUÑA
www.dicoruna.es

"Quen dá pri

XIV Rali do Cocido

… dá dúas veces" adoita dicirse. Aplicarase no galego de ralis 2008, onde viña cumpríndose? Lalín caeu no peto dos irmáns Burgo, que por unhas ou outras razóns non conseguiran triunfar no Deza. Historia dun rali onde tamén sobresaíu Paz, e onde as neutralizacións estiveron á orde do día.

Comezando moi retrasado, o seu ataque e as circunstancias permitíronlle a Bamarti ser segundo

TEXTO E FOTOS: Miguel Cumbraos

Asfalto húmido, moi delicado. Deste xeito presentábanse as cousas na especial de Zobra, a máis longa do rali, para abrilas hostilidades. Nestas circunstancias: 4x4 ó poder, como deixou claro Burgo abrindo oco, tan só seguido de preto polo veterano Javier Paz. A mesma cantinela cóntase no primeiro percorrido por Rodeiro, onde o Lancer lucense segue dominando entre os cento vinteseis autorizados a competir.

Nestas alturas da carreira xa había moitas historias que contar. Como a do abandono de varios participantes: Villar (conato de incendio), Magariños (rotura de motor) ou Diego Cabanela (forte

Estreando un novo EVO VIII, os Burgo obtiveron o seu primeiro triunfo en Lalín

Pazó levouse o Volante RACC tras unha dura loita co pontearean Rodrigo Rodríguez

O noiés Francisco Oviedo liderou con comodidade o Trofeo Driver

meiro

Clasificación final

	Piloto	Copiloto	Vehículo	Grupo	Tempo final	Diferenza
1	PEDRO BURGO VILANOVA	MARCOS BURGO VILANOVA	MITSUBISHI EVO	A	01:06:08:000	-
2	JOSE M. MARTÍNEZ BARREIRO	MANUEL CAMPOS FUENTES	PEUGEOT 306 KIT CAR	X	01:06:36:500	00:00:28:500
3	LUÍS VILARIÑO GARCÍA	RAMÓN LÓPEZ MARÍN	FIAT PUNTO SUPER 2000	N	01:08:00:200	00:01:52:200
4	ALBERTO MEIRA FERNÁNDEZ	ÁLVARO BAÑOBRE LOMBA	MITSUBISHI EVO IX	N	01:08:56:600	00:02:48:600
5	PABLO REY VÁZQUEZ	CARLOS AMENEIRO RAMIL	MITSUBISHI EVO IX	N	01:11:17:900	00:05:09:900
6	FERNANDO RICO RODRÍGUEZ	SERGIO MARTÍNEZ LUACES	MITSUBISHI EVO VIII	A	01:12:04:700	00:05:56:700
7	MANUEL FILLOY GARCÍA	J. BANGAMIN MURADO GONZÁLEZ	MITSUBISHI EVO VI	A	01:12:25:000	00:06:17:000
8	ROBERTO BLACH GONZÁLEZ	ALEJO SOUTO LAGE	RENAULT CLIO R3	A	01:12:25:700	00:06:17:700
9	PABLO PAZÓ FIGUEROA	MARCOS VELOSO UBEIRA	CITROEN SAXO VTS	A/51º RACC	01:13:19:500	00:07:11:500
10	JAVIER MARTÍNEZ CARRACEDO	SANDRA MONTOTO MÉNDEZ	RENAULT 5 GT TURBO	X/2	01:13:21:100	00:07:13:100

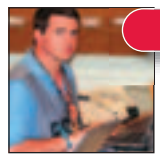
Até setenta e un clasificados

accidente do que se recuperan, tanto el coma o seu copiloto). Sen esquecer os problemas mecánicos, que retrasaban a algúns competidores: Bamarti, Vilariño ou Meira, candidatos ós postos cabeceiros na agardada manga inaugural do campionato galego.

Con decisión e un coche que voaba, Paz limou segundos asinando os dous últimos scracthes da matinal, ficando a once do líder. Asemade, a tarde enguedellouse, non só pola neutralización dos primeiros pasos por Ponteamoas (accidente de Antonio Pérez) e Brántega (problemas coas comunicacións), senón tamén pola avaría mecánica do carballinés: o seu Mitsubishi dixo abonda antes do último bucle.

De menos a máis Bamarti achegouse ó segundo posto, por diante dun Vilariño, que acadaba outro podio co seu S2000, liderando ao mesmo tempo o de Palas entre os de serie. Meira, no seu retorno ó autonómico; Rey, que estreaba un EVO ou Rico, co seu coche habitual, clasificábanse a continuación.

Nun día con moitas complicacións, ás engadidas habería que sumarlle o accidente dos irmáns Casares na penúltima cronometrada. Pazó e Rodríguez enfrascáronse nun interesante duelo pola primacía do Volante RACC, con vantaxe final de catro segundos para o primeiro, sendo terceiro o 106 de Rubén Domínguez. A cita, concluída por setenta e unha unidades, laureaba ó noiés Oviedo -o mellor no Trofeo Driver- así coma ó santiagués Munín, primeiro na opción júnior da mesma promoción.



Miguel Cumbraos

Parque pechado

A ter moi en conta

En proceso de adaptación, Vilariño asinou un podio e venceu no grupo N

Semella difícil, por non dicir imposible, pero cada ano vai a máis. Galicia non se detén no que atinxe ó avance do seu certame máis popular. Aumenta a calidade dos vehículos, mantéñense os numerosos inscritos, até se crea algún rali máis e a afección segue sendo fiel.

Mais ese intre doce tamén é preocupante. E aquilo de morrer de éxito pode darse nun campionato envexa doutras autonomías e de gran seguimento. Todo isto causado por actitudes alleas ás organizacións, que moitas veces vense superadas de xeito desmedido.

Seguridade é a palabra clave e por ela hai que comezar. No entanto, para acadala son precisos cartos. E estes obtéñense mediante unha boa repercusión, unhas prestacións correctas, unha imaxe axeitada e unha difusión precisa. Porén, en moitas ocasións non é doado acadar este fin, por razóns ben diversas.

Lalín ven de amosarnos o que non se quere neste deporte. Por unha banda, que as neutralizacións sexan por accidentes; pola outra, a necesidade de intervir: cuestión lóxica e determinante. Emporiso, que os treitos se suspendan porque o público –mellor dito, unha parte del que non gusta deste espectáculo– non obedece, resulta máis que perigoso, en tódalas interpretacións posibles da palabra. Asemade, que certos pilotos se propoñan a opción de deixar de correr en Galicia para buscar outras autonomías, pode significar moito.

Aquilo da galiña dos ovos de ouro pode vir ó conto. É tempo para pensar como deben evolucionar os nosos ralis –e por suposto outras especialidades que atraian a tantos seareiros– se non se respectan certas esixencias.

Miguel Cumbraos

O retorno do Scirocco

O Salón do Automóbil de Xenebra foi unha boa oportunidade para tomarlle o pulso á innovación procedente de Volkswagen, máis polo miúdo ás súas sete novas propostas a nivel mundial. Destas, se cadra a máis salientable foi a posta en longo do Scirocco, un deportivo que vén cun deseño integramente novo, logo dos 34 anos pasados dende a estrea da primeira xeración do modelo neste mesmo marco. As incorporacións do novo Scirocco: teito alongado, feitura máis deportiva e meirande amplitude (hai espazo abondo para catro adultos). Ademais, vén con catro motores de par elevado e baixo consumo, tanto con tecnoloxía TDI como TSI, de entre 122 e 200 cv.

Outra das grandes novidades de Volkswagen en Xenebra foi o Golf TDI Híbrido, unha proposta para a creación dun coche que consume 3,4 litros ós 100 quilómetros. Asemade, puidemos ver un Passat Variant TSI EcoFuel

de 150 cv que, como o seu propio nome indica, tira partido dos combustibles limpos, concretamente do gas natural. Amais do devandito, o Salón de Xenebra serviulle a Volkswagen para dar a coñecer o Sharan BlueMotion (6,2 litros) e o Golf Variant

ÓSCAR GARRE

Piloto galego oficial Peugeot Sport España

Galicia, exportar

Que a canteira dá froitos non o dubida ninguén. En automobilismo para emprender metas maiores hai que partir desde abaixo. E nos ralis, queda claro. Óscar Garre, galego de Vigo, vén de obter a recompensa coa que calquera participante soña: un volante oficial. Compartirá cores co acabado de laurear García Ojeda, no retorno de Peugeot Sport España ó estatal de asfalto. Sensacións do noso representante antes de enfocar unha tempada apaixonante para el máis o seu navegante, Cándido Carrera.

Garre compartirá cores co laureado García Ojeda

No primeiro Volante Racc galego, Garre foi terceiro

REPORTAXE: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

Alacante, mediados de febreiro. Peugeot Sport aproveita uns tests de Ojeda co 207 S2000 para reunir ós catro candidatos ó segundo volante oficial no 2008. Son os cataláns Basols, Domingo e Martí, xunto co galego Óscar Garre, subcampión do Desafío Peugeot no anterior exercicio. *"Tivemos que batallar un treito de tres quilómetros, empregado normalmente por diversos equipos para facer probas. Primeiro foi a xeito de contacto, para despois facelo contra o crono"* comentaba o noso representante. E a maiores -para engadir ós tempos- as conclusións da telemetría, a maneira de tratar con enxeñeiros, mecánicos e xornalistas, co gallo de valorar aos catro pilotos.

O resultado final inclinou a balanza do lado do vigués, aínda que o nivel era máis que parello. *"Peugeot Sport España insistiu moito en que calquera dos catro podería ser escollido, que as diferenzas eran mínimas. Basols, Domingo e Martí son tres grandes pilotos, co cal máis orgullo é para min ser o seleccionado"* engadía.

Agora Garre poderá correr sen aportar orzamento do seu peto cun vehículo oficial e das últimas xeracións. *"O 207 é para min o coche máis potente que pilotei, pois estou afeito a vehículos das copas de promoción, coma o 206 ou o C2. Sorprendeume o doado da súa condución, a rapidez de reposta, a estabilidade máis o agarre"* valoraba o vigués sobre o S2000 da firma gala.

Asfalto é o seu medio e nel, por riba de todo, vai competir. *"Aínda non está concretado o programa de Peugeot Sport España, que se despexará axiña. En condicións normais faría todo ou case todo o calendario de ralis, composto este ano por once citas"* apuntaba Garre, que completará o seu ano deportivo con participacións en terra *"para non estar parado, recorrendo ó noso 206 do Desafío reforzado e con especificacións axeitadas, empregando para iso o orzamento que tiñamos dos nosos patrocinadores"*.

Carné de identidade

Óscar Garre Río. Nado o 5 de agosto de 1982 en Vigo (Pontevedra)

2001 Debut en competición, cun Peugeot 106 no Campionato galego (varios podios na súa categoría)

2002 Debut no Campionato de España de ralis

2003 3º clasificado no Campionato de España júnior
Varias participacións no Desafío Peugeot, onde rematará décimo

2004 Subcampión de España júnior. 8º clasificado no Desafío Peugeot

2005 Terceiro clasificado júnior no Trofeo C2 Sport Car

2006 5º clasificado Trofeo Citroën (5 podios e 1 vitoria)
3º clasificado Volant Racc Galicia (5 carreiras das 8 posibles)

2007 Subcampión absoluto do Desafío Peugeot Total e campión júnior do Desafío Peugeot Total

No 2007 o vigués obtivo o subcampionato do Desafío Peugeot

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Listón alto

No seu momento Sergio Vallejo (1995) e Amador Vidal (1998) foron, dunha ou outra maneira, oficiais de Peugeot. O lucense vencera o Desafío do ano 94, correndo cun 106 máis *gordo* o asfalto estatal da seguinte tempada. E o de Vimianzo levouse o apartado *júnior* do 97, competindo cun 106 *Kitcar* en tres citas rexionais do mediterráneo español.

Agora é a quenda de Óscar Garre, un vigués feito en copas promocionais como parte inicial do proceso de aprendizaxe nos ralis. Vén de ser o mellor nunha selección, no que o elemento clave era un vehículo dos chamados S2000, o mesmo ou semellante que pilotará no ano en curso. E formando equipo con todo un campión coma Ojeda, o mellor no IRC, que volta a España para dar loureiros semellantes á marca do león.

Listón alto para Garre, obrigado tan só a aprender, pero ó volante dun coche potente e disposto para acadar logros. Recompensa para un piloto saído desa prolífica canteira galega, a que se vai curtindo por pistas, corredoiras, e demais das nosas catro provincias. Salientar a valía daqueles que, pese a trabas e poucas axudas, son quen de superar a representantes con mellores medios e apoios.

Miguel Cumbraos

ndo calidade

SEAT IBIZA & ROCK'N'ROLL
Un Ibiza por 60€ mes el primer año, 12 cuotas de 120 €
6,99% TAE
Y AHORA, SIN ENTRADA Y CON SEGURO A TODO RIESGO DE REGALO.
Salta. Baila. Canta. Alégrate y disfruta. Porque ya tienes un Ibiza desde 60 euros al mes, Sin Entrada y con el Seguro a Todo Riesgo de Regalo. Así que, acércate a tu Concesionario SEAT y... ¡rock and roll!
PVP recomendado en Península y Baleares para SEAT Ibiza 1.2 70 CV Reference 9.200 €. IVA, transporte, impuesto de matriculación. TAE 6,07%. Comisión Apertura: 230 €. T.A.E.: 6,99%. Precio total a plazos: 11.750 €. Regalo de Seguro a Todo Riesgo durante el primer año para motorizaciones hasta 140 CV, con franquicia de 360 € para mayores de 25 años y de 600 € para menores de 25, válido para particulares o autónomos, con la aseguradora Zurich. Oferta Volkswagen Financie SA EFC válida hasta 31/05/08. Consumo ponderado: 3,8-7,8 l/100 km. Emisiones CO2: 99-180 g/km. Imagen acabado Sport Rider. REBE: 07/50816.
SEAT auto emoción
Infórmate en:
Compostela Motor, S.A.
C/ Milladoiro, s/n - SANTIAGO DE COMPOSTELA - Tel.: 981 53 12 43 - www.grupocompostela.com - ABIERTO SÁBADO TODO EL DÍA

...nas Le Mans Racing Series

Michelin pon toda a súa experiencia no automobilismo de competición ao servizo das Le Mans Racing Series. Trátase dun novo campionato que nace co obxectivo de facilitar o acceso ao mundo do motor aos que desexan iniciarse na competición. Tamén ten que servir de canteira para descubrir novos talentos que, máis tarde, dean o salto a categorías superiores.

O pneumático escollido é un modelo slick, en pina de 13", que deberá ser utilizado por todos os monoprazas participantes. Os pneumáticos slicks incorporan a tecnoloxía máis avanzada na construción de cubertas de competición, e permitirán aos participantes obteren as mellores prestacións do seu monopraza. As Le Mans Racing Series constan de seis probas, que se van desenvolver durante unha fin de semana ao mes.

Audi A4 DTM a evolución do campión

O novo Audi A4 DTM ten unha aparencia incluso máis dinámica ca o seu exitoso predecesor, co que Mattias Ekström gañou o DTM o ano pasado.

Durante o proceso de desenvolvemento do coche púidose reducir a altura do centro de gravidade e conter aínda máis o peso en baleiro, o que a cambio proporciona aos enxeñeiros unha maior flexibilidade á hora de regraren o coche para adaptalo aos requirimentos específicos de cada pista e distribuír os pesos axeitadamente. Os técnicos foron capaces de evolucionar aínda máis o motor V8 de catro litros e 460 cv utilizado no Audi A4 DTM. A redución da fricción interna deu como resultado un lixeiro aumento da potencia máxima e que a curva de par mellore.

A carrozaría está fabricada en fibra de carbono e resulta asimilable a primeira vista á do novo Audi A4. Os elementos distintivos propios da marca, como a grella monobloque ou os LEDs da parte inferior dos grupos ópticos dianteiros, conservan a imaxe distintiva da versión de rúa.