Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [XANEIRO2010] Nº 155 - ANO XV www.sprintmotor.com

Novo Astra

Un modelo para lle dar alegrías a Opel

Amplitude e comodidade

Citroën C3 Picasso

Proba

8ª Edición Premios Sprint Motor

Participa e gaña

7 AÑOS GARANTÍA KIA

SÓLO KIA TE DA 7 AÑOS DE GARANTÍA DE FÁBRICA EN TODOS SUS MODELOS.

*Consultar manual garantía KIA.

KIA MOTORS

AUTOMÓVILES J. y M. FERNÁNDEZ, S.L.

Avda. Rosalía de Castro, 67
15895 Milladoiro
(Santiago de Compostela)
Tfnos.: 981 524 966
981 522 498

ABIERTO SÁBADOS POR LA MAÑANA.

HOY ES UN DÍA MARAVILLOSO.

CITROËN C4 PICASSO. EL VISIOSPACE.

Consumo mixto (L/100 Km) / Emisión CO2 (g/km): C4 Picasso: 5,3-7,5/140-177

CITROËN

CREATIVE TECHNOLOGIE

Noyamóvil

Exposiciones:

SANTIAGO Pol Ind Tambre 981 677 777
LALIN Corredoira, 31 986 787 078
PADRON Avda. Pontecesures, 22 981 810 307

www.gruponoya.com

8ª Edición Premios Sprint Motor

Para participar na VIII Edición dos Premios Sprint Motor hai que cubrir o boletín e envialo á redacción da publicación. Este boletín sairá no número de decembro e no de xaneiro. Os nomes dos gañadores do concurso, ao igual co resultado dos premios, publicaranse no número de febreiro (nº 156).

Para participar na VIII Edición dos Premios *Sprint Motor* hai que cubrir o boletín e envialo á redacción da publicación. Este boletín sairá neste número e no de xaneiro. Os nomes dos gañadores do concurso, ao igual co resultado dos premios, publicaranse no número de febreiro (nº 156).

Con esta nova edición queremos unha vez máis premiar o esforzo das persoas que contribúen día a día a facer máis grande e mellor este mundo tan apaixoante do motor. Con esta filosofía naceron xa hai sete anos os galardóns *Sprint Motor*, para premiar sobre todo, a través dos nosos lectores, a todos eses homes e mulleres que traballan por mellorar o noso deporte e a nosa industria. Nesta edición os premios que se outorgarán son os seguintes:

Coche *Sprint Motor* 2010
Monovolume *Sprint Motor* 2010
Todoterreo *Sprint Motor* 2010
Piloto *Sprint Motor* 2010
Patrocinador *Sprint Motor* 2010
Galardón *Sprint Motor* 2010

Todos os trofeos serán elixidos polos lectores, agás o "Galardón *Sprint Motor* 2010" que será concedido pola redacción do xornal á persoa ou entidade que co seu labor contribuíse a mellorar o mundo do motor nalgún dos seus diversos aspectos.

A participación dos nosos lectores e amigos nas votacións ten unha compensación en forma de premios, exactamente temos tres estupendos "pack" compostos por un polo de manga longa e unha neveriña de camping xentileza de **APV Motor** (Concesionario Oficial Alfa Romeo en Santiago de Compostela) que sortearemos entre todos os participantes. Concursar é moi sinxelo só hai que cubrir o boletín e envialo á redacción de *Sprint Motor*. Este cupón sairá nos números 154 e 155. Tamén poderá facerse a través da páxina web do xornal:

www.sprintmotor.com

O resultado das votacións publicaranse no número 156, correspondente ao mes de febreiro do vindeiro ano.

VIII Edición Premios Sprint Motor

Coche SM 2010: _____

Monovolume SM 2010: _____

Todoterreo SM 2010: _____

Piloto SM 2010: _____

Patrocinador SM 2010: _____

Nome: _____

Teléfono: _____

Enderezo: _____

Para participar no sorteo de tres estupendos "pack" compostos por un polo de manga longa e unha neveriña de camping xentileza de APV Motor, enviar o cupón a: SPRINT MOTOR - Urbanización San Sadurniño, rúa B nº 21 • C.P. 15880 TEO (A Coruña)

Máis información en:
www.sprintmotor.com

NEUMATICOS PERNAS

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

SUMARIO

4 A8 » A REVIRAVOLTA DE AUDI

CITROËN C3 PICASSO » AMPLITUDE E COMODIDADE 10

10 NOVO ASTRA » UN MODELO PARA LLE DAR ALEGRÍAS A OPEL

VENGA » O MONOVOLUME PEQUENO DE KIA 16

24 UNHA AVARÍA NO MITSUBISHI L200 OBRIGA AO EQUIPO GALEGO A ABANDONAR O DAKAR ARXENTINA CHILE 2010

SECCIÓNS

PREMIOS	2
EDITORIAL	5
NOVAS	4, 8 e 9
INFORME	7
COLECC. F1	Páxs. centrais
DAKAR	19 e 24
COMPETICIÓN	18
CALENDARIO COMPETICIÓN 2010	20 e 21
EQUIPO NUPEL	22 e 23

+

4 NEW COMPACT COUPÉ, O HÍBRIDO AFORRADOR DE VOLKSWAGEN

7 VENDAS 2009: SOBEN EN GALICIA, BAIXAN EN ESPAÑA

8 AVEO RS: AVANZANDO O FUTURO DO COCHE MIÚDO

8 AUDI REDOBRA A SÚA APOSTA POLO COCHE ELÉCTRICO

9 ESENCIA DO FLEXIBLE, OPEL MERIVA

breamotor.seat.es

SEAT

SEAT IBIZA. EL COCHE DEL TIPO DE AL LADO. O EL TUYO, CON AIRE ACONDICIONADO, POR SÓLO 10.820 €.

SEATIE AHORA TIENES TODA LA GAMA SEAT AL 0 % TAE A 36 MESES. HASTA 10.000 €. Y EL IMPORTE RESTANTE AL CONTADO. DEBERÍAS PROBARLO.

PVP recomendado en Península y Baleares Ibiza 1.2 70 CV Referencia: 10.820 € (incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento promocional). Oferta válida hasta liquidación de stocks. TIN: 0%. Com. Apertura: 0 €. Oferta Volkswagen Finance SA EFC válida hasta 28/02/2010. Consumo ponderado: 3,7-4,4 l/100 Km. Emisiones de CO2: 98-117 g/Km. Imagen acabado Sport. RBE 4566/09.

GRUPO VOLKSWAGEN

BREA MOTOR. Carretera de A Coruña, 197, Boisaca, SANTIAGO. Telf. 981 55 26 00

BREA MOTOR RIVEIRA. Polígono de Xaras, 4 - RIVEIRA. Telf. 981 87 37 11

BREVES

- **OC3 Picasso consolídase como un** auténtico coche anti-crise. As súas vendas superan as 86.000 unidades en só 9 meses de comercialización, superando os obxectivos. En Europa occidental colocouse á cabeza do seu segmento nos últimos meses.
- **O Toyota Prius foi o coche máis** vendido de Xapón en 2009 e converteuse no primeiro híbrido que lidera as vendas de vehículos nun país. En tan só sete meses no mercado, a terceira xeración do Prius ha fraguado o que en 1997 naceu como unha custosa alternativa á gasolina. Un proxecto que necesitou doce anos e o pulo das axudas públicas para converterse en líder do mercado nipón.
- **Seat disparou notablemente** as súas vendas durante 2009 en Alemaña e Austria, cun incremento do 36,1% e do 36,6%, ata acadar 56.182 e 14.252 vehículos respectivamente. A marca automobilística española vendeu 336.000 unidades en todo o mundo durante o mencionado exercicio.
- **Peugeot lanzará catorce** modelos dos segmentos tradicionais e de enerxías alternativas ata 2012, como parte dun obxectivo que busca gañar tres postos na clasificación de marcas de automóbiles, que lle situarían como sétimo construtor mundial.
- **China conseguiu por vez** primeira en 2009 arrebatar a Estados Unidos o trono como maior mercado mundial do automóbil, despois de que se vendesen neste país asiático 13,5 millóns de automóbiles. O auxe en China coincidiu coa mala situación do mercado estadounidense, onde se venderon 10,43 millóns de automóbiles en 2009, un 21% menos que en 2008 e a cifra máis baixa en 27 anos.
- **Ford exhibiu en primicia** mundial durante o Salón do Automóbil de Detroit a nova xeración do seu modelo Focus, que se empezará a fabricar de forma simultánea en Europa e Norteamérica a finais deste ano. O Focus será un dos dez modelos diferentes que se fabricarán a partir da nova plataforma do segmento C da marca.

New Compact Coupé, o híbrido *aforrador* de Volkswagen

Volkswagen tiña fixada na súa axenda unha data de estrea mundial, do 11 ao 24 de xaneiro (no Salón Internacional do Automóbil de Detroit) exhibíase o New Compact Coupé. O vehículo en cuestión emite tan só 98 g/km de CO2 chegando a acadar os 227 km/h e acelerando de 0 a 100 en 8,6 segundos.

A casa xermana prevé inaugurar o ano con diversos modelos baixo o acubillo da *novidade*, os News. O primeiro da listaxe dos News é este Compact Coupé, un coche dotado de propulsión híbrida: rápido, futurista e con conciencia de aforrador en canto a combustible (cun consumo combinado de 4,2 l/100 km).

Estamos perante un deportivo con esencia compartida: metade Scirocco, metade CC.

Se falamos de motores, cómpre dicir que o New Compact Coupé contará cunha asociación de propulsores: o TSI de gasolina con 150 cv, unha motorización eléctrica de 27 cv e unha caixa de cambios DSG de sete velocidades.

A escolla Volkswagen para abrir o ano -o New Compact Coupé- sitúase no cumio dos híbridos con tracción dianteira dentro do segmento dos compactos.

A8, a *reviravolta* de Audi

AUDI DÁLLE OUTRA VOLTA Á XERACIÓN DOS A8 OU O QUE É O MESMO: A FACE MÁIS DEPORTIVA E FASTUOSA DAS BERLINAS DOS CATRO AROS.

O novo A8 chegará aos concesionarios cun motor V8 de inxección directa FSI -gasolina ou TDI e, nun futuro, diésel de seis cilindros- posuirá unha potencia que irá dos 250 aos 372 cv, aforrando até un 22% no seu consumo. Con máis detalle: o propulsor 4.2 FSI pasa de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos, chegando a unha velocidade de punta (limitada de xeito electrónico) de 250 km/h e consumindo 9,5 litros aos 100 km. É de subliñar que este A8 ve incrementada a súa potencia en 22 cv situándose as súas emisións de CO2 na cifra de 219 g/km. Outra opción é o 4.2 TDI de 350 cv, que garante unha aceleración de 0 a 100 km/h en tan só 5,5 segundos. Este A8 consume 7,6 litros/100 km e ten unhas emisións de CO2 de 199 g/km. Amais destes dous propulsores V8, Audi prevé incluír un motor de seis cilindros -o 3.0 TDI 250 cv- cun consumo de 6,6 litros aos 100 km e unhas emisións de CO2 de 174 g/km. Por último -e nun futuro máis afastado - Audi lanzará unha segunda versión do V6 TDI con 204 cv, cun consumo de 6,0 litros de combustible aos 100 km e unhas emisións de CO2 de 159 g/km.

ASEGAL ASESORES

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

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

ASEGAL ASESORES

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Iván Marante, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Sonia Pena, Rodrigo Medina, Xosé Arufe, Luis Penido e Emilio Blanco.

Deseño e maquetación:
www.juancvarela.com
info@juancvarela.com

SPRINT MOTOR:
Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com

IMPRIME: Tórculo
Depósito Legal: C–138/97

Editorial

Vendas de automóbiles: Un termómetro da economía

Estaba claro que as axudas á compra dun vehículo ben artelladas funcionan. O mercado deixou patente esta apreciación ao longo do ano pasado. As primeiras axudas gobernamentais que se presentaron en 2009 foron o malogrado Plan VIVE. Este, dende o primeiro momento, foi mal visto polos distintos actores no mercado automobilístico. Mentres que este plan demostraba, con datos estatísticos, que non era o adecuado, unha comunidade autónoma como Navarra decidía libremente dar axudas directas á compra dun automóbil. O Goberno central tardou en reaccionar, incluso cos datos xa na man e vendo tamén como empezaban a cambiar as vendas en países europeos que daban incentivos directos para mercar un coche.

O presente chámase 2010. Diversas asociacións nacionais e autonómicas están a transmitir ás distintas administracións implicadas a necesidade de manter e dotar presupostariamente un Plan 2000E para todo este ano.

Neste mesmo número o secretario xeral da Asociación de Concesionarios de Galicia, Saro Posse, analiza os resultados do sector en 2009 e fala das perspectivas de vendas para este ano. Puntualiza que 2010 será complicado, se a Xunta non se suma á prórroga do Plan 2000E. Por outra banda, tamén nestas mesmas páxinas, a través dos datos que nos proporcionaron as dúas asociacións máis importantes do sector a nivel nacional, ANFAC e GANVAM, podemos ver a necesidade de aplicar xenerosamente un Plan 2000E para todo este ano. É vital para toda a industria automobilística e tamén para a economía do país.

"A unión fai a forza". Esta frase quedou patente cando a Administración central, a autonómica, os fabricantes e os concesionarios remaron na mesma dirección. Ou sexa, puxeron a súa propia contribución para mercar un vehículo entregando outro para chatarra. Nese punto as vendas comezaron a virar de negativas a positivas. Era o que levaba demandando, dende había meses, todo o sector do automóbil.

Empezamos un novo ano con dous semestres moi marcados inicialmente, só que con signos contrarios. O primeiro, cunha dotación económica para que funcione o Plan 2000E, ten signo positivo; o segundo, posiblemente negativo. A previsión é que na segunda metade do ano se esgote a partida presupostaria do Plan 2000E e ademais subirá o IVE dous puntos. Ante estes dous ciclos tan diferentes, os fabricantes e os concesionarios están "avisando" da necesidade de sumar esforzos para que as vendas sigan un curso á alza. Tamén chama a atención que o mercado segue moi baixo, aínda que as vendas dos últimos meses do ano pasado eran superiores comparadas coas de 2008, un ano onde a caída de vendas foi catastrófica.

O consumidor que estea pensando en adquirir un coche novo terá que andar moi espelido, pois en principio todo indica que os automóbiles terán mellores opcións de compra na primeira metade do ano. A segunda é unha incógnita. Inicialmente parece que, de non cambiaren as cousas, mercar coche nos últimos seis meses será máis custoso.

Sempre queda a posibilidade, e a esperanza, de que volvan a sumar esforzos todos os actores que interveñen neste mercado para resolver 2010 dunha forma satisfactoria. Se os índices de vendas dos automóbiles son positivos, o termómetro da economía nacional probablemente tamén será deste signo.

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

Saro Posse, secretario xeral da Asociación de Concesionarios de Galicia

"2010 será complicado, se a Xunta non se suma á prórroga do Plan 2000E"

■ EMILIO BLANCO | Texto
■ SPRINT MOTOR | Foto

O secretario xeral da Asociación de Concesionarios de Galicia, Saro Posse, analiza en SPRINT MOTOR os resultados do sector en 2009 e fala das perspectivas de vendas para este ano.

SPRINT MOTOR- Que valoración fan os concesionarios galegos dos resultados de vendas en 2009?

SARO POSSE- A valoración, en principio, é boa. Case tódalas comunidades autónomas restantes quedaron cuns resultados de vendas por debaixo da media española. En Galicia estamos por riba, xa que aumentámo-las matriculacións nun 4,4 por cento e no conxunto de España prodúcese unha caída do 18 por cento. Podemos concluír, entón, que estamos razoablemente contentos. Outra cousa será como se desenvolva este ano.

S.M.- Cales son as razóns de que as vendas de coches subisen o ano pasado en Galicia e baixasen en España?

S.P.- Principalmente que Galicia achegaba máis axudas. Nalgúns casos 200 euros máis. No Estado eran 500 euros da Administración central e 500 de moitas comunidades autónomas. Aquí en Galicia foron ata 700 euros, que empurraron un pouco máis ó sector. Tamén nos favoreceu que o parque automobilístico galego é moi vello e moita xente animouse a cambia-lo coche coas axudas do Plan 2000E.

S.M.- Como se presenta este 2010?

S.P.- Con certo temor, xa que entendemos que teriamos que seguir con certas axudas, xa non só do Estado, senón tamén da Consellería de Industria. Cremos que a Xunta debía facer un esforzo por sumarse á prórroga do Plan 2000E. De feito, a patronal de concesionarios galegos solicítalle unha entrevista ó conselleiro de Industria, Javier Guerra, para falarlle deste tema.

S.M.- Que lle parecen os cambios que presenta o novo Plan 2000E?

S.P.- A nosa valoración é francamente boa, que a partir de agora se reciban as axudas no momento en que o cliente asina a compra do coche co concesionario e non, como pasaba antes, que había que esperar ó momento da matriculación. Era un paso atrás que no momento de facérmo-la venda non puidésemos asegurarlle a axuda ó cliente. Houbo casos nos que non lla podiamos certificar porque podía tardar máis dun mes ou mesmo dous meses en recibi-lo coche por calquera causa e, no momento de recibilo, corríase o risco de que xa estivesen esgotadas as axudas. Por iso, temiamos ter enfrontamentos cos clientes que si contaban con beneficiarse da subvención.

S.M.- Cales son os obxectivos de vendas para este 2010 en Galicia?

S.P.- Con mantérmo-las vendas do pasado 2009 podemos falar dun resultado razoablemente bo. Non obstante, pensamos que neste exercicio imos vender menos porque en 2010 seguiremos coa crise.

Vendas 2009: soben en Galicia, baixan en España

Caen por debaixo do millón de vehículos por primeira vez desde 1996

Os concesionarios galegos salvaron os mobles o ano pasado. Venderon un 4,4 por cento máis de vehículos respecto a 2008. Galicia foi, ademais, a cuarta comunidade autónoma na que máis creceron as vendas. As cousas foron peor no conxunto de España. As matriculacións caeron a nivel estatal un 17,9 por cento en 2009.

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Os concesionarios galegos pecharon o ano pasado 57.585 operacións de venda de vehículos. Unha cifra un 4,4 por cento superior ós 55.168 que se comercializaron en 2008 en Galicia. A cifra galega destaca nun ano especialmente difícil para o sector pola redución do consumo que provoca a crise. De feito, en todo o Estado matriculáronse 952.772 unidades, un 17,9 por cento menos. As patronais españolas de fabricantes ANFAC e de vendedores GANVAM sinalan que "a comparativa co 2007 resulta aínda moito máis desfavorable, cun descenso sobre ese ano dun 41 por cento e 662.000 turismos matriculados menos".

Os empresarios cren que os datos de 2009 non son bos, pero puideron ser peores. Fontes da patronal din que "grazas ó Plan 2000E, desde o mes de maio conseguiuse aumenta-la demanda e iso permitiu salvar un exercicio que ata daquela estaba sendo moi malo". Calcúlase que o Plan 2000E permitiu vender máis de 260.000 vehículos por riba das previsións iniciais dos concesionarios. Operacións realizadas, especialmente, na segunda parte de 2009.

Comunidades

Unicamente cinco comunidades superaron en 2009 os datos de vendas do exercicio anterior: Navarra, Asturias, Castela e León, Galicia e Euskadi. En Navarra o aumento foi dun 14 por cento, xa que a comunidade foral foi a primeira en aplicar axudas directas á compra. No lado contrario, destaca a caída de matriculacións dun 30 por cento de Canarias. Con descensos superiores ó 20 por cento remataron o ano Baleares, a Comunidade Valenciana, Madrid, Andalucía e Aragón.

Os coches diésel seguen sendo os preferidos polos consumidores. A cota de mercado dos vehículos a gasóleo chega ata o 70 por cento, polo 30 dos que andan con gasolina

Peugeot, líder do mercado galego

Peugeot foi a marca que máis vehículos vendeu en 2009 en Galicia: un total de 6.739. Grazas especialmente ás matriculacións dos seus modelos 207 e 308. En segundo lugar quedou Renault, con 6.499. A bastante máis distancia situáronse Seat, con 5.749 coches matriculados; Citroën, con 5.633; e Ford, con 5.148.

No mercado galego tamén destacou o número de operacións que outras marcas lograron pechar o ano pasado. Entre elas Opel, con 4.269; Volkswagen, con 4.132: e Toyota, con 3.113.

Por provincias, A Coruña liderou o sector, con 25.597 vendas acumuladas durante 2009. En Pontevedra houbo 17.934; en Lugo, 7.303; e en Ourense, 6.751.

El progreso siempre comienza con una pregunta. La nuestra, ¿cómo mejorar las prestaciones mejorando al mismo tiempo el medioambiente?

Así nace el crossover híbrido más eficiente del mercado, el nuevo Lexus RX 450h. La combinación perfecta donde todo suma: diseño, potencia, silencio y compromiso con la naturaleza.

Gracias a la tecnología LEXUS HYBRID DRIVE, reducimos las emisiones a 148 g/km y el consumo a 6,3 l/100 km. Todos ganamos.

BIENVENIDO A UN MUNDO MEJOR

6,3 l/100 km | 299 CV | 148 g CO2/km

CENTRO AUTORIZADO LEXUS:
BREOGAN AUTOLUX
Avenida Finisterre, 331
15008 La Coruña
Tel. 981 160 444

5 años de garantía
www.mundolexus.com/lacoruna

LEXUS

BREVES

» **Kia empeza o 2010 ofrecendo para** todos os seus modelos vendidos en Europa sete anos de garantía, cifra líder na industria do automóbil. A finais de 2006 e coa chegada do seu primeiro modelo fabricado en Europa, o cee'd, Kia foi o primeiro fabricante en dar sete anos de garantía. Agora, todos os modelos vendidos no Vello Continente -dende o máis pequeno Picanto ata o Sorento- terán un período similar de 84 meses ou 150.000 quilómetros.

» **Nissan efectuou unha chamada a** revisión do seu modelo Micra por un posible defecto de fabricación, que pode provocar que o airbag do acompañante non se despregue correctamente. A empresa está contactando cos propietarios dos vehículos afectados para reparar o posible fallo.

» **Segundo un informe da consultora** Pricewaterhousecoopers, a produción de vehículos no noso país manterase este ano nun nivel similar ao de 2009 (no medio de 2,1 millóns de unidades) e comezará a recuperarse a partir de 2011, exercicio no que acadará case 2,2 millóns de unidades.

Aveo RS: avanzando o futuro do coche miúdo

Chevrolet vén de dar a coñecer a súa última aposta a prol do miúdo.

Trátase do modelo de exhibición Aveo RS, presentado no Salón Internacional do Automóbil 2010, onde se puido dar conta do seu carácter deportivo, unha feitura europea e un deseño novo que avanza a que será a vindeira xeración do Aveo. No eido externo cómpre salientar as súas dimensións, maiores en tódolos seus aspectos có Aveo actual e cunha serie de elementos propios de gamas altas, incluíndo un amplo abano de posibilidades de personalización. O novo modelo, que chegará a Europa o ano que vén, presenta un acabado en Bocaray Blue eléctrico, con importantes trazos de deseño de Chevrolet, como por exemplo: a grella dupla, os faros traseiros redondeados e as prolongacións do gardabarros. No que atinxe aos faros dianteiros, sinalar que incorporan envolturas en aluminio pulido inspiradas nas motocicletas clásicas. O perfil, pola súa parte, inclúe liñas ininterrompidas, unha traxectoria ampla entre xanelas e corpo ou unha silueta baixa. As rodas son de 19 polgadas e presentan cinco radios co logo de Chevrolet en acabado de bronce con canón metálico. O interior, "funcional e elegante", achega un negro mate predominante realzado con elementos en negro brillante, metálico e azul. O motor -turbo Ecotec- pon en xogo 1,4 litros e 138 cv (103 kw). A transmisión manual de seis velocidades está feita para garantir o dinamismo na condución.

Audi redobra a súa aposta polo coche eléctrico

Audi concorreu no Salón do Automóbil 2010 para presentar o seu novo prototipo de coche eléctrico (a engadir ao Audi e-tron previo), un contundente vehículo deportivo de nome tan longo coma as súas aspiracións: Detroit-Showcar Audi e-tron. Trátase dun biplaza de 3,93 metros de longo, 1,78 de ancho e 1,22 de alto, de peso reducido (1.350 quilos) e cuns potentes motores no eixo traseiro: dúas propulsións eléctricas con 204 cv de potencia conxunta e 2.650 nm de par motor. Isto subministra unha aceleración de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos e unha velocidade de 200 km/h. A clave desta característica -digna de vehículos propulsados con combustible tradicional- está no seu reducido peso, na boa repartición do mesmo ao longo e ancho do coche e nas características dun motor que distribúe o par entre as rodas segundo a necesidade, achegando o que Audi cualifica de *sorprendentes cotas de precisión en marcha*.

As baterías de ións de litio emprazadas tras o habitáculo e diante do eixo traseiro (a prol dun mellor centro de gravidade), subministran un contido enerxético de 45 kw por hora, o que constitúe unha autonomía de até 250 quilómetros. No que se refire á carga, dicir que se fai a través da rede eléctrica doméstica de 230 voltios, sendo 11 horas o tempo que se precisa para *encher* a batería descargada (que será dun par de horas se empregamos corrente de alta tensión de 400 voltios). Con todo, cómpre sinalar que a batería tamén se alimenta durante a marcha.

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

BERSUS
981 94 11 86
Tuning e mantemento do teu automóbil
Sánchez Freire 71, Rotonda de Conxo, Santiago

¡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

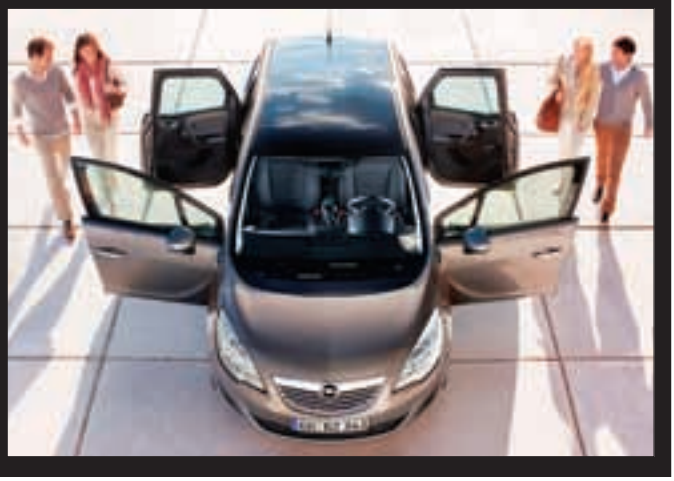
moto 93
ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL
VENTA Y REPARACIÓN DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS Y CICLOMOTORES
CEPEDA - OZA (TEO)
T 981 807 027 • M 696 936 272

A esencia do flexible, Opel Meriva

Opel amosará a segunda xeración Meriva no Salón Internacional do Automóbil de Xenebra, será o 4 de marzo. Foi no 2003 cando a marca xermana ideou un monovolume máis pequeno e para todos os petos, o Meriva. Arestora, Opel presenta un novo concepto Meriva incluíndo nel o xa presente FlexDoor, as novidosas portas traseiras (con apertura contraria), máis espazo interior para cargar obxectos, ou o exclusivo mecanismo FlexFix (sistema para levar bicis nun caixón baixo o maleteiro).

Se hai un adxectivo que defina ao Meriva é o de flexible. No interior prevalece o sistema FlexSpace, ou o que é o mesmo: mobilidade total dos asentos do xeito máis cómodo e doado. E seguindo dentro do Meriva atopamos o dispositivo FlexRail: sitio abondo para gardar todo aquilo que desexemos nuns contedores intercambiables entre os asentos dianteiros.

Non esquecemos falar dos motores deste Meriva, Opel ofrecerá 6 propulsores a escoller, todos eles dotados de turbocompresor e cunha potencia que irá desde os 75 até os 140 cv. As caixas de cambio serán manuais de 5 e 6 velocidades. Existirá tamén a posibilidade dunha versión ecoFLEX, a salientar a economía do seu consumo. Haberá que agardar até verán para facerse co novo Meriva.



Passat Edition Plus, equipado de serie con todo lo que de verdad importa en un coche.

Puedes tener un Passat Edition Plus por 20.200 €* o también por 225 € al mes en 84 cuotas. Entrada: 4.773 €. TAE: 6,99%**

Con un árbol de serie para neutralizar las emisiones de CO_2 de tus primeros 2.012 km (entra en www.ProgramaCO2Neutral.com y descubre cómo neutralizar más emisiones).

Equipamiento Passat Edition Plus TDI 110 CV: Climatronic Bi-zona, ordenador de a bordo, llantas de aleación, 6 airbags, volante multifunción de piel, Tempomat, radio CD-mp3, entrada de sonido Aux-in, faros antiniebla, Coming Home / Leaving Home, encendido automático de luces, sensor de lluvia, asiento del conductor con regulación electrónica de 6 posiciones, Auto-hold, ABS, EDS, ASR, ESP, 5 Estrellas Euro NCAP...

Passat

*Ejemplo calculado para un Volkswagen Passat Edition Plus 2.0 TDI 110 CV con IVA recomendado de 20.200 € en Península y Baleares para Comunidades adheridas al Plan 2000E (IVA del 16%, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan 2000E incluidos). Oferta válida hasta el 28/02/2010. **84 cuotas de 225 €. Comisión de apertura 488,82 € (2,65%). Entrada aplicada: 4.773 €. TIN: 5,90%. TAE: 6,99%. Precio total a plazos: 24.085,82 €. Oferta válida Volkswagen Finance EFC, S.A. para pedidos realizados hasta el 28/02/2010. REBE: 09/7669C. *** Dos años de garantía del fabricante + tercero y cuarto año Volkswagen Service Card: seguro de reparaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas. Modelo visualizado Passat R Line. Gama Passat: consumo medio (l/100 km): de 4,3 a 8. Emisiones de CO_2 (g/km): de 108 a 238.

Brea Hervés

Vía Isaac Peral, 8-10 - Pol. Ind. El Tambre - Tel. 981 552 900 - 15890 Santiago de Compostela

Amplit como

Citroën C

Neste número probamos para os nosos lec
neira xentil por **Noyamóvil**, concesionario
Como é habitual nas probas que facemos de
sivos datos de carácter técnico, senón transmit
que nos inspira este modelo, sobre todo á hora d

■ LUIS PENIDO | Texto
■ LUIS PENIDO/SPRINT MOTOR | Fotos

Nada máis subirnos a el comprobamos unha amplitude interior abraiante en relación ao seu tamaño exterior, algo que o fai moi versátil e cómodo, observamos que a postura de condución achega dominio e unha gran visibilidade.

Para o meu gusto, o seu deseño exterior é ben acertado: o C3 posúe un aire *simpático*. Sinalar que, ao longo dos días que o tiven a proba, foron moitos os que se interesaron por velo de preto e apreciar que o seu deseño interior é moi vangardista. Outro dos atractivos do Picasso é o seu equipamento, no que non se bota en falla case nada. Coas súas dimensións exteriores, está de máis dicir que o interior deste modelo é moito máis amplo que un vehículo de tipo medio.

Así mesmo, en canto á capacidade do maleteiro é das mais grandes do seu segmento (430 litros). Amais, os asentos traseiros permiten un abatemento parcial e mesmo un desprazamento lonxitudinal que favorece o espazo interior do habitáculo ou do maleteiro segundo conveña.

Porén, é moi importante ter claro que se trata dun vehículo encamiñado a un uso tranquilo e urbano. No intre que tentemos incrementar o ritmo atoparémonos cunhas suspensións brandas en exceso, así coma oscilacións de carrozaría que nos lembrarán que o C3 Picasso ten un centro de gravidade alto. Asemade, as prestacións son máis que abondas para un uso *normal*, só botaremos en falla algo máis de *reprís* cando circulemos cargados *a tope* (o que nos obrigará a recorrer a unha marcha máis curta). Isto non quere dicir que o Picasso non recupere velocidade de xeito doado dende baixas revolucións senón que, dado o seu peso -1.330 quilos- e a súa capacidade interior de carga, poderémonos atopar cunha relación peso-potencia algo xusta para determinadas manobras.

A mecánica que achegaba a unidade probada -1.6 Hdi de 110 cabalos- amosouse abonda dada a súa filosofía, garantindo en todo caso uns consumos de combustible ridículos e unhas emisións de gases contaminantes moi contidas (130 g/km). Nun uso *apracible* pódense superar os mil quilómetros perco-

tude e dlidade

C3 Picasso

tores un Citroën C3 Picasso cedido de ma-
oficial Citroën en Santiago de Compostela.
sde *Sprint Motor*, non imos enumerar exce-
ir dun xeito veraz as sensacións subxectivas
e empregalo desde un punto de vista cotián.

rridos cun só deposito de combustible (gasóleo), que veñen sendo arredor duns cincuenta litros.

Sen ningunha dúbida este Citroën C3 Picasso vai triunfar comercialmente xa que son moitas as súas virtudes. Os seus pequenos defectos minimízanse polas actuais restricións de velocidade impostas pola Dirección Xeral de Tráfico o que, ao final, propicia unha utilización máis calma e remata por determinar que as características dinámicas deste modelo sexan máis que suficientes.

Este é o mellor resumo que podemos facer do novo modelo que comercializa a marca francesa e que fai deste "pequeno" monovolume unha alternativa moi atractiva para quen busque un coche: práctico, cunhas dimensións externas contidas e con todo o preciso para transitar, dun xeito digno, tanto polas rúas coma pola estrada ou autoestrada.

A capacidade do maleteiro é das mais grandes do seu segmento

A postura de condución achega dominio e unha gran visibilidade

ficha técnica

Motor: HDi 110 FAP
Cilindrada: 1.560 cc
Estrutura:
4 cilindros en liña, transversal dianteiro
Inxección:
inxección directa alta presión
Potencia máxima en cv / rpm: 109 / 4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 240 / 1.750
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Freos dianteiros / traseiros:
discos ventilados / discos macizos
Lonxitude total: 4.078 mm
Volume de carga mín. / máx. (litros): 385 / 1.506
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 50 litros

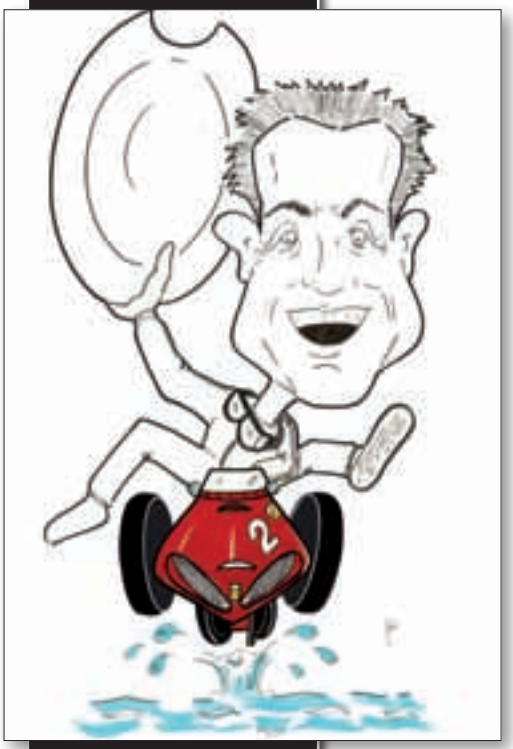
TerreMoto
HONDA
PIAGGIO
Vespa
www.terremotocompostela.com
Tel. 981 561 302
Santiago de Compostela

Descubre la nueva gama Opel ecoE
Consumo mixto (l/100km)/Emisiones CO2 (gr/km): Gama Astra: 4,9-9,2/119-221; Gama Corsa: 4,5-7,9/119-190; Gama Zafira: 6,0-9,6/138-230.
Composmotor. Polígono Industrial Costa Vella. Ames, s/n. Tel. 981 55 29 50. Santiago de Compostela
Polígono Industrial de Xeres. Parcela 13. Tel. 981 87 44 70. RIBEIRA

Coleccionable
A Fórmula 1
1961

A amizade non corre

[1961] Disque Ferrari e Phil Hill foron campións froito das circunstancias. Por segunda vez unha conxuntura regulamentaria arrimou sen querer para Ferrari, representante da vella tradición italiana, e de paso o americano P.Hill alzouse cun título que lle disputaba Wolfgang Von Trips, falecido no empeño.



Motores mal adaptados á categoría nova de 1.500 centímetros cúbicos pexaron os construtores ingleses, polo que se vía vir que Ferrari ía ser amo das pistas. Contaba co Dino modelo 156 sharknose tan característico polas aberturas ventrais de refrixeración, obra de Carlo Chiti. Entre Chiti e o sempre controvertido entorno de Maranello venceron as reticencias do señor Ferrari cos motores traseiros, quen por fin claudicou dos principios técnicos da empresa, éticos para el.

Daquela Stirling Moss era demasiado novo para recibir tratamento de don, pero así e todo infundía respecto mercé á calidade humana, a experiencia profesional e as clases que se permitía dar de vez en cando. Como por exemplo en Mónaco e en Nürburgring. En Mónaco montou o vello Lotus 18 cliente de Rob Walker; Alf Francis, o seu mecánico de man, sacoulle as chapas laterais para airear as pernas e empezou a clase práctica. Aínda que por motor estaba en inferioridade fronte á bandada de Ferraris, ó final leva para a casa o seu terceiro Mónaco. En Bélxica non quixo saber nada porque debía ter demasiado presente o balance tráxico do ano anterior, pero en Nürburgring unha vez máis alterou coas mans as porcentaxes da ecuación 'home-máquina'. As lecciónes que deu nos circuítos máis esixentes abondaron para provocar comentarios de rivais como "Stirling, el só, vale un segundo por volta" (VonTrips) ou "Se tiñas unha boa actuación contra el, é que acababas de facer algo especial" (Ginther).

Por debaixo das representacións artísticas que dispensou Stirling Moss, deportivamente arrasou o coche que mellor se adaptou á categoría, o Ferrari Dino 156 de Phil Hill, Wolfgang Von Trips e Giancarlo Baghetti. En oito grandes premios de maio a outubro, prevaleceu a igualdade ata que ó final Phil Hill se mostrou máis rápido e regular ca Von Trips e Moss á conta de cinco poles e varios podios.

A revolta dos garaxistas

As escuderías pequeneiras, chamadas *garaxistas* en ton de escarnio, empezaron a temporada resentidas contra os organismos rectores en materia automobilística (FIA e CSI) pola decisión antibritánica de rebaixar a cilindrada a 1.5 litros e ameazaron con crear un campionato paralelo. Os garaxistas británicos protagonistas da denuncia sumaban coa recua toda de escuderías privadas asociadas a Cooper e Lotus dezanove equipos en total. Unidos por un propósito común, crearon xuntos a Asociación de Construtores porque consideraban inxusto empezar a deseñar para a categoría de 1.500 cc desde cero mentres que as casas Ferrari e Porsche contaban coa experiencia dos bólidos con que estaban de correr na F2.

O señor Pérouse e os conselleiros da federación defenderon unha batería de medidas restritoras alegando os acontecementos dramáticos de Le Mans 55 e nos máis recentes de Bélxica en Spa-Francorchams, onde deixaran a vida Chris Bristow e Alan Stacey. De par da reducción da cilindrada, estableceuse a obriga de deixar as rodas ó descuberto, peso mínimo de 450 kg con auga e aceite pero sen gasolina, e veto á súper de aviación de 130 octanos.

O regulamento novo estendíase por un intervalo de cinco anos ata finais do 1965 e introducía por primeira vez na historia artigos específicos no campo da seguridade: interruptor na cabina para cortar a corrente eléctrica, circuíto dobre de freos, arco de seguridade detrás da cabeza do piloto e tamén quedaba prohibido repoñer aceite durante a corrida. So comenencia de elevar os seus dereitos ante os organizadores dos grandes premios e ante os burócratas do remexido FIA-CSI, os pilotos constituíron tamén o seu propio gremio.

Apto para pianistas

Con boa sensibilidade para a música clásica, o californiano de adopción pertence ó grupo dos universitarios aínda que non concluíra os estudios superiores por querer mellor traballar nun taller como restaurador de coches de colección. Phil Toll Hill corría por pracer ata que o embaixador de Ferrari nos Estados Unidos, Luigi Chinetti, o convenceu de emigrar a Europa para guiar nos coches deportivos de Ferrari. Cos míticos 250 TR e 330 LM da casa italiana venceu en tres edicións de Le Mans e repetidas ocasións en carreiras de resistencia en Sebring, Buenos Aires e Nürburgring, case sempre a dúo co belga Olivier Gendebien, o conservador da parella. Pero por moitos éxitos que colleitase nunca se sentiu ben tratado polo Vello, quizais porque lle cadrou de ocupar o asento dos bambinos preferidos de don Enzo perdidos no camiño. En menos de dous anos De Portago, Castellotti, Musso, Collins e Hawthorn pagaron caro un dos valores que nunca motivara a Hill: "Non me gusta a mística da coraxe. Para min, o automobilismo non se resume en vencer ou morrer. Non teño o instinto do asasino. Non me sinto nin inmortal nin infalible".

Tecnicamente, Philip manexábase ben en curvas amplas e nas enlazadas de trazar. Os circuítos revirados esixían unha concentración sostida que lle desagradaba e por eso dicía de Mónaco que era ideal para cortar a dixestión. Enzo Ferrari pásalle revista na súa autobiografía: "Non era un home de clase excelsa, pero era seguro e de proveito sobre todo nos circuítos de alta velocidade".

Cando sacaba da cabeza o casco de calimero mostrábase reflexivo e botaba contas de que **"o automobilismo volveume desconfiado, nervioso, egoísta; esperaba outra cousa, pero a amizade non corre"**. Hoxe é campión do mundo porque en Casablanca58 aparcou os principios éticos en favor da empresa Ferrari. O día do desquite chegoulle na última corrida do ano en Watkins Glen 1961, ideal para lucir o título ante os seus paisanos, a onde rexeita acudir en honor ó recente falecemento do seu rival e ante todo compañeiro Wolfgang Von Trips. Retirouse das carreiras con dignidade a bordo dos Chaparral de alerón móbil e hoxe cultiva en silencio dúas paixóns: pianos e coches antigos.

> **"O regulamento novo estendíase por un intervalo de cinco anos ata finais do 1965 e introducía por primeira vez na historia artigos específicos no campo da seguridade**

"Deus bendito, non pode facer esto!"

Phil Hill confesou ó terminar de correr en Monza que, de saber o falecemento do conde Wolfgang Von Trips abandonaría a proba. "Taffy", alcume do barón alemán, partía con tantas posibilidades de asinar o título coma o seu compañeiro Phil, pero quixo o demo que enganchase con Jim Clark na segunda volta freando para a curva Parabolica. Jim recorda: "Todo pasou nun vira-vira, como se pode imaxinar. As dúas rodas pegaron e, o que son as cousas, tiven unha fracción de segundo para pensar no accidente antes de que se producise. «Deus bendito, non pode facer esto», dixen para min. Acórdome de facer coma quen lle berraba mentalmente para que mirase o espello e me vise. Eu freei a fondo, non daba máis".

O corpo de Wolfgang quedou tendido e o Dino 156 'bico de tiburón' devorou as vidas de catorce espectadores. Romolo Tavoni, director deportivo de Ferrari, quizais atemorizado pola desbordante personalidade do Commendatore, non soubo renunciar a unha vitoria no medio da traxedia co campionato absolutamente decidido a favor. Deixar a vida en Monza volanteando nun Ferrari conserva valores positivos para a heroica nada máis.

> **"o automobilismo volveume desconfiado, nervioso, egoísta; esperaba outra cousa, pero a amizade non corre**

> **"O corpo de Wolfgang quedou tendido e o Dino 156 'bico de tiburón' devorou as vidas de catorce espectadores**

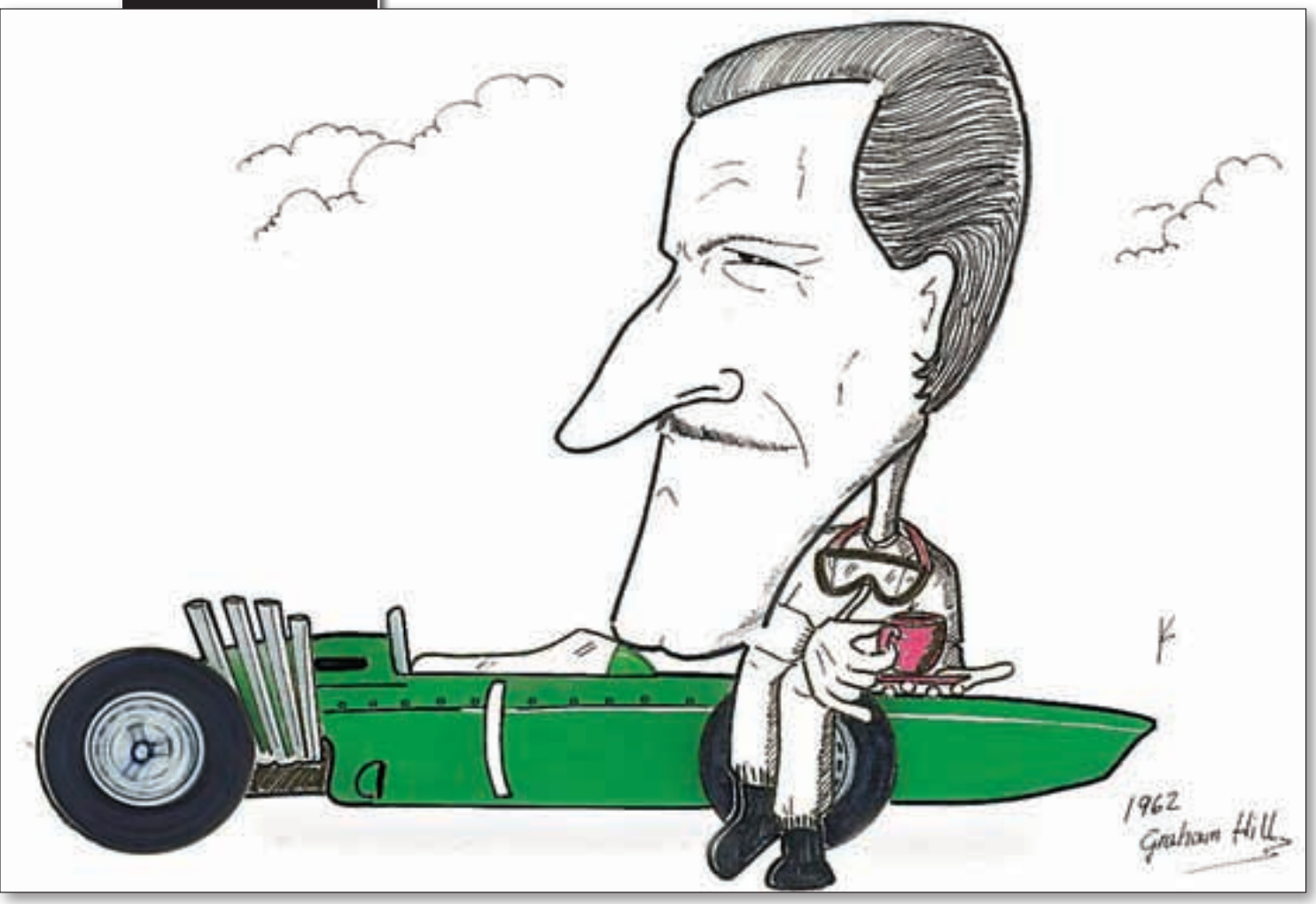
	PILOTO	MON	HOL	BEL	FRA	GBR	GER	ITA	EUA	TOTAL
1	Phil Hill	4	6 P	9 P	- P	6 P	(4) P	9	-	34 (38)
2	Wolfgang von Trips	3	9	6	-	9	6	- P		33
3	Stirling Moss	9P	3	-	-	-	9	-	-	21
3	Dan Gurney	2	-	1	6	-	-	6	6	21
5	Richie Ginther	6	2	4	-	4	-	-	-	16

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS
1	Scuderia Ferrari	156 F1	Ferrari	P.Hill / Von Trips / Ginther
2	Team Lotus	Type 21	Coventry Climax	Ireland / Clark
3	Dring HcF Porsche KF	718	Porsche	Gurney / Bonnier

■ RAMÓN NOVO | Textos
■ KIKE VALIÑO | Ilustracións
■ JUANCVARELA.COM | Deseño

Vendetta á inglesa

[1962] No ano do nacemento do chasis monocasco a armada inglesa en bloque desquítase do trato pro-Ferrari inflixido polas autoridades lexislativas. Graham Hill e BRM, representantes enxebres da britanidade, triunfan destilando valores como a ética de competición e a nobreza, moi deles.



***N**un punto da Europa meridional víase vir que o proxecto de Ferrari para o 1962 se consumira a finais do ano anterior e non se daba reorganizado o baleiro deixado por Carlo Chiti e Romolo Tavoni, relevados por Mauro Forghieri e Eugenio Dragoni como capotecnico e como direttore di gara. O commendatore aínda botou máis gasolina na fogueira cando en Monza lanza un comunicado que anuncia ante o mundo que os pilotos Ferrari podían ir buscando a vida por aí adiante. Con Moss no hospital e Maranello medio revolto, o campionato era para quen o collera.*

Ó máis puro estilo dunha *omertà* (código de honra siciliano), os construtores británicos tíñanllela xurada ós lexisladores do regulamento que tanto prexudicara os seus intereses beneficiando a Ferrari por restrinxiren a capacidade dos motores a 1.500 centímetros cúbicos.

O desquite resolveuse na intertemporada polo estancamento da casa italiana e a prodixiosa evolución dos coches verdes, en dúas frontes: potencia e dinámica. Se por unha banda os motores Climax novos de 8 cilindros que montaban Lotus, Cooper, Lola e Brabham igualaran a potencia dos 6V Ferrari, no tema de bastidores os garaxistas reduciran o peso e deran adelgazado o volume das versións do ano anterior sen perder gota de rixidez. Como dicimos aquí, a raña regaña.

Moss out, Clark-Hill *in*

Antes de empezar xa se sabía quen non ía ganar. En Goodwood, nunha proba previa ó campionato, Stirling Moss máncase aínda ben nun accidente. Non se sabe polo que, Moss seguiu dereito na curva *Saint Mary* ata que entornou nun cavorco. Quedou medio tocado dos reflexos, así que o resto dos días terá que vivir dos recordos.

Nas catro primeiras probas do curso ninguén repetiu triunfo. O actual bicampión Jack Brabham enredou co tamén australiano Ron Tauranac en poñer a andar un equipo propio e por conseguinte quedou o camiño libre para as primeiras vitorias de Graham Hill (BRM 57), de Jim Clark (Lotus 25) e de Dan Gurney (Porsche 804).

Durante a segunda parte da temporada **o escocés Clark descolgouse como consumado especialista en sacar poles** e tras dúas arrasadas en Aintree (Liverpool) e Watkins Glen (Nova York) plantouse na última corrida con algunha opción ó título. Así pois, o 29 de decembro Sudáfrica daría a coñecer o nome dos piloto e equipo triunfantes. Ó final, unha fuga de aceite do motor Coventry-Climax privou do título a Jim Clark cando tiña distanciado ó único rival e novo campión do mundo, Graham Hill.

> **Tíñaselle tal querencia que hoxe o seu espírito perdura mesmo para quen non soubera que xamais existiu**

> **o escocés Clark descolgouse como consumado especialista en sacar poles**

BRM sae do pichoco

O capítulo técnico inaugura a primeira revolución de Chapman: o bastidor monocasco de aluminio que empezou montando o Lotus 25. De par desta xenialidade da enxeñería mecánica, de calado comparable ó dos motores traseiros introducidos polos Cooper, experimentouse con materiais novos como caucho nos depósitos (Lotus), magnesio nas carrocerías (BRM), pel revestindo os volantes e mesturas a base de aluminio no prensado dos discos das rodas.

BRM 57 chamábase o auto ganador. Aquel proxecto de posguerra de Raymond Mays en que implicara mediante un *trust* a industria británica acabou callando en mans do seu sucesor, Alfred Owen. Alfred, que foi *sir*, mantivo os sinais de identidade da *British Racing Motors* (B.R.M.) sacando autos feitos integramente na casa, caixa de cambios e todo, coma Ferrari. De silueta estilizada, nada máis rota polos tubos de escape enfilados catro e catro cara a arriba, foi obra do proxectista Tony Rudd mais Peter Berthon ó cargo dos motores. Varios expertos coincidiron en que para elevar o réxime de xiro dos motores había que fabricar pistóns cun diámetro superior á carreira. Deste modo, os de Bourne encontráronse con máis de 10.000 revolucións por primeira vez na historia da efe-un.

Graham, automobilista ideal

O tándem Lotus-Clark impuxo a súa lei en poles e voltas rápidas pero á hora da verdade padeceu o mal da fraxilidade que levou cangada toda a vida a lenda dos coches de Colin Chapman. No 62 petaron contra duro. Graham ganoulle man a man con catro vitorias por tres. E aquí hai que pararse.

Londiniense de nacemento, Hill, de bo carácter e humor solto nos momentos de relax, foi unha personalidade da F1 alén de único en completar o trevo: campión do mundo de F1 (1962 e 1968), Le Mans (1972) e 500 millas de Indianapolis (1966), mais cinco triunfos no Grand Prix de Mónaco. Aínda que nada o predispoñía a acabar sendo piloto, botou máis anos ca ninguén correndo na máxima categoría do automóbil, polo que lle deu tempo a conseguir tres subcampionatos, partir as pernas por varios sitios en Watkins Glen 69, crear a súa propia escudería e criar un fillo tamén campión do mundo da F1 antes de morrer nunha avioneta.

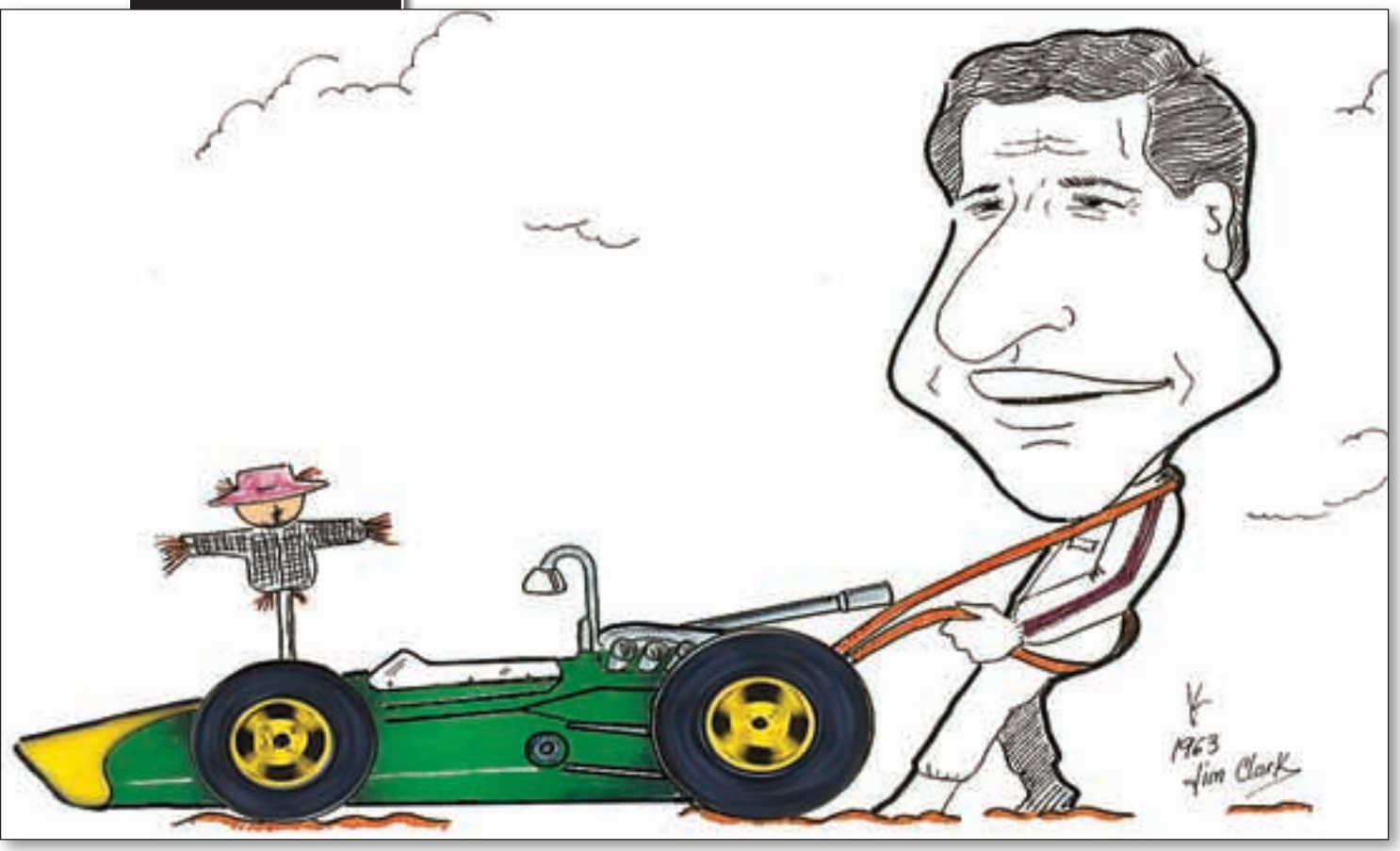
Británico abondo para non ter que pasar por Ferrari, compracía á xente do pobo como nunca chegara a facelo Moss. Tíñaselle tal querencia que hoxe o seu espírito perdura mesmo para quen non soubera que xamais existiu. Coma un señorito xenuíno de bombín e paraugas, plasmou a personalidade *british* en símbolos como o toque de distinción no bigote, os emblemas inconfundibles no casco do *London Rowing Club* maila caricatura de Dick Rañas nos *Tolos do volante*. Se do trío estelar dos sesenta Clark representa o home e Brabham a máquina, Graham é a imaxe pública do campionato.

	PILOTO	HOL	MON	BEL	FRA	GBR	GER	ITA	EUA	RSA	TOTAL
1	Graham Hill	9	(1)	6 P	-	(3)	9	9	(6)	9	42 (52)
2	Jim Clark	-	- P	9	- P	9 P	3	- P	9 P	- P	30
3	Bruce McLaren	-	9	-	(3)	4	(2)	4	4	6	27 (32)
4	John Surtees	- P	3	2	2	6	6	-	-	-	19
5	Dan Gurney	-	-	-	9	-	4 P	-	2		15

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS
1	Owen Racing Organisation	57	B.R.M.	G.Hill / Ginther
2	Team Lotus	Type 25	Coventry Climax	Clark / Taylor
3	Cooper Car Company	T60	Coventry Climax	McLaren / Maggs

Lotus-Clark axitado, non revolto

[1963] A mediados dos anos cincuenta Fangio sería o mesmo sen Mercedes e viceversa. Nos sesenta, en cambio, a alianza Clark-Lotus é tan íntima que resultan imposibles de concibir un sen o outro. Colin Chapman, patrón e enxeñeiro, é o catalizador que transforma a parella inocua en devastadora.



Polo número 55 da vía Ascari de Maranello correu aire fresco. En substitución de Phil Hill e Carlo Chiti, o señor Ferrari contratou o ex-motorista británico John Surtees e o licenciado en mecánica pola universidade de Boloña Mauro Forghieri para sumar ós éxitos dos seus carismáticos barquetas, coupés e sports derivados do Ferrari 250GT. A sección fórmula-un da Scuderia atinguiu resultados pobres pero, aínda que fora, o Nürburgring das 176 curvas puxo fin á seca de triunfos que levaban padecido desde o tráxico desenlace do título de Phil Hill en Monza61. Traballando a dúo, Mauro benficiouse da sensibilidade mecánica de John, e John empezoulle a sacar partido ó semimonocasco de Forghieri, arreado por un 6V de máis de 200 cabalos.

No técnico, ZF, Colotti e Hewland armaban caixas de cambio para equipos dependentes; todos menos Ferrari, BRM e Porsche. As transmisións modernas de seis velocidades introduciron a versatilidade como factor de facer pola mecánica por un lado e de aproximar o xiro do motor ideal a combinacións múltiples dependendo das pistas por outro. No decurso da temporada experimentouse outra novidade no terreo da motorización: Climax (8V), BRM (8V) e Ferrari (6V) relevan a alimentación con carburadores pola inxección, que graduaba a cantidade xusta de combustible na cámara para obter un rendemento uniforme en todos os réximes de rotación.

No deportivo, sobre a pista o *Team Lotus* mallou no resto de mala maneira. O seu líder, Jim Clark, obtivo 73 puntos (54 netos) fronte ós 29 dos bicampións *ex aequo*, Graham Hill e Richie Ginther. Non había quen puidera co escocés e a súa máquina, ó máis puro estilo do 007 da época: Sean Connery a bordo do Aston Martin DB5.

» Lotus 25, coche diez

A primeira revolución 'made in Lotus' plasmouna o Type 25. Ata daquela os bastidores construíanse a base de tubos formando estruturas intricadas que nin o encaixe de Camariñas. O Lotus 25 de Colin Chapman ten a honra de ser precursor dos modernos chasis monocasco, con forma de piragua, abertos por arriba e con caixóns laterais para facer sitio ós depósitos. O concepto en si proporcionaba rixidez e sendo de aluminios ganaba lixeireza, xa que o conxunto non pesaba os corenta quilos. Chapman resolveu a súa teima co peso e ata se permitiu empregar aceiro como lastre diante dos pés, coa función tripla de ofrecer resistencia máxima á torsión, de aloxar en firme os elementos da suspensión e dirección, e de focalizar o peso no propio eixe. Aínda encima, a "bañeira" velaba pola seguridade dos pilotos, xa que impedía mancarse con tubos rotos ou retorcidos en caso de impacto. Concepto e execución tan brillantes traspasaríanlle os cromosomas á seguinte unidade feita na casa Lotus: o 33.

O 25 era inconfundible. Chapa verde combinada cunha franxa lonxitudinal e discos das rodas pintados de amarelo. **Por detrás ensinaba os elementos da suspensión tan finiños como pulidos, os palieres, a caixa de cambios e, elevadas no centro, dúas intimidadoras saídas de escape en paralelo.** Recuberto con carrocería, o resto do coche acariciaba o aire conforme as indicacións de Mike Costin e Alan Stiman, asesores de Chapman versados en aeronáutica. A virtude desta peza, copiada e recopiada, ía máis aló dun refinamento gratuíto xa que o estudio da posición medio deitada no interior do habitáculo respondía ó propósito de reducir a resistencia ó aire de paso que baixaba o centro de gravidade. En palabras de Clark, este aspecto do deseño implicaba unha perspectiva nova e, por conseguinte, cumpría reeducar a percepción dos trazados aprendidos de vello.

» Jimmy crack

A posición tendida de Jimmy Clark derriba do Lotus é a viva imaxe de cómo pasou pola criba os rivais; de dez carreiras obtén sete primeiros, un segundo e un terceiro posto. Por tres veces consegue o 'grand chelem' (unha especie de 'zapateira'): o primeiro posto na saída, a vitoria, a volta rápida correndo e carreira completa en primeira posición. De entrada, en Mónaco casca a caixa de cambios do Lotus 25, o que non é antinatural en 100 voltas sen parar de chavellar nas marchas. De alí en adiante acabou todas as carreiras. En Spa meteulle cinco minutos ó segundo, en Zandvoort unha volta completa, e un minuto longo en Reims, Monza, Magdalena Michuca e East London. Nada máis puideron con el, por pequenos achaques do 'lotusín', o porfiante piloto de Ferrari, John Surtees, e os pegañentos be-erre-emes, Graham Hill e Richie Ginther. Clark coróase campión do mundo nas ventas dos tiffosi, nunha terra italiana hostil para Jim desde a morte de varios espectadores no accidente desgraciado de Wolfgang Von Trips.

Jim tiña a manía de coller metros nas primeiras voltas e non romper a cadencia ata o final. Guiaba como abstraído do mundo. Analizar a Clark sobre as manifestacións de xente da época revela que as vitorias de tacón eran consecuencia natural da seguridade en si mesmo. Pero á parte das condicións de velocista consumado o piloto escocés demostraba un tempero a toda proba ante os rivais en situacións cargadas de dramatismo, como o momento da saída ou o stress emocional das primeiras voltas. Aínda así, había quen lle encontraba defectos. Pola forma de ser non se deixaba querer pola xente igual cós xa lendarios Ascari e Fangio, e tampouco había punto de comparación co bicampión Brabham á hora de manexarse cos axustes mecánicos e de posta a punto. Moss e Stewart proclamaron en ocasións que era capaz de disimular un coche imperfecto. Analizándoo desde unha perspectiva sincrónica, o contraste entre Jim Clark e Graham Hill en técnica de condución pura era inversamente proporcional ó atractivo na posta en escena ante o público. Como ser feo e listo ó mesmo tempo.

Eso é ser un xenio

Afrontar un calendario en escenarios como Indianapolis, Mónaco, Spa-Francorchams, Silverstone, Nürburgring e Monza, e aínda encima con aspiracións máximas, debera ser unha utopía para Lotus e o seu piloto número un, Jim Clark, pero estaba para ser que un potencial tan desbordante se traducise inexorablemente en títulos a nada que Colin Chapman e o seu equipo de enxeñeiros aeronáuticos salvasen os inconvenientes mecánicos de resistir correndo a tope en torno a dúas horas e media seguidas.

"Chapas" Chapman era unha persoa que facía posible que pasasen cousas. En realidade era humano e tiña condicións para imaxinar e crear coches de carreiras porque o acompañaban unha chencha áxil para visualizar os conceptos técnicos e inspiración fóra do común. Manexaba varios rexistros ó mesmo tempo, de modo que acabou abrindo a competición automobilística a esferas tan heteroxéneas como a aeronáutica ou a publicidade. Foi autor fecundo de obra que alentou as principais correntes estilísticas da época, aínda que lle faltaron anos de vida para rivalizar coa exclusividade de Ferrari sobre todo fóra das pistas.

Sabio, idealista, científico, adiantado do marketing, ilusionista, inventeiro, home do renacemento… vanlle ó pelo. Todo canto pariu o seu cerebro rebuldeiro tiña un sentido e case sempre significaron avances na busca constante de ofrecerlles ós seus pilotos a máquina perfecta. E cada vez que o conseguía, poñíalle o seu toque lanzando a gorra ó ceo.

	PILOTOS	MON	BEL	HOL	FRA	GBR	GER	ITA	EUA	MEX	RSA	TOTAL
1	Jim Clark	- P	9	9 P	9 P	9 P	(6) P	9	(4)	9 P	(9) P	54 (73)
2	Graham Hill	9	-P	-	-	4	-	-	9P	3	4	29
	Richie Ginther	6	3	(2)	-	(3)	4	6	6	4	-	29 (34)
4	John Surtees	3	-	4	-	6	9	-P	-	-	-	22
5	Dan Gurney	-	4	6	2	-	-	-	-	1	6	19

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS
1	Team Lotus	Type 25	Coventry Climax	Clark / Taylor
2	Owen Racing Organisation	P57	B.R.M.	G.Hill / Ginther
3	Brabham Racing Organisation	BT7	Coventry Climax	Gurney / Brabham

Catenaccio

[1964] A versión italiana do cálculo especulativo impuxo as súas lóxicas en catro movementos: xogar ó despiste ata detectar as presas (Clark e Hill); espreitar e tender emboscadas (vitorias de Surtees e Bandini); valerse de artimañas (Bandini a Hill) e ganar xusto no último minuto (abandono de Clark).

Desde a quinta proba, en que todo apuntaba a un arrase total, o binomio Clark-Lotus non volveu puntuar. Desentumecéronse os BRMs Graham Hill e Richie Ginther, os brabhams Jack Brabham e Dan Gurney e os ferraris John Surtees e Lorenzo Bandini. A derradeira carreira en México sería decisiva. De certo, tres pilotos chegaron con posibilidades: Clark, Hill e Surtees; un Lotus, un BRM e un Ferrari.

Antes de adiantar a película da carreira, ten de singular facer notar que a xira americana de Ferrari tinguiu o *rosso corsa* de branco e azul. Por pura rebinxe, Enzo acaba inscribindo os coches italianos coa licencia americana do concesionario de Ferrari en América, Luigi Chinetti, pintados coas colores dos Estados Unidos, todo porque as autoridades deportivas italianas non lle homologaban o 250LM na categoría GT.

Por unha presada de gramos

A implantación progresiva dos monocascos de aluminio reformulou o tratamento dos pesos dos compoñentes un por un: motor-cambio-transmisión atrás, depósitos-cabina-piloto no centro, radiadores-dirección diante, e finalmente reparto entre os dous eixes do conxunto carrocería-suspensión-rodas-freos mailos circuítos eléctricos e de fluídos. A proporción ideal estaba tan axustada porque os motores, que cubicaban 1.500, eran pequeniños.

No referente á sustentación do peso os enxeñeiros coincidiron con Colin Chapman e o seu axudante Len Terry na lectura das converxencias e utilización de materiais, e responderon con idénticos esquemas de resortes inboard no tren anterior e triángulo inferior invertido, brazo superior e brazos verticais de empuxe no tren posterior. O anglicismo inboard fai referencia a o elemento ir montado dentro da carrocería pegado ó eixe da simetría, que, á parte das vantaxes da propia configuración, permite concentrar no casco peso procedente de masa non suspendida, eliminar impurezas que ofrezan resistencia ó aire e esconder os efectos da evolución.

A enxeñería automobilística nutriuse de Mauro Forghieri e de Yoshio Nakamura. "Forxas" Forghieri, auxiliado por Franco Rocchi, é o responsable da historia do 12V plano de Ferrari, de experimentar coas alas móbiles, dos triunfantes 312 co cambio ó traveso e de lerlles o pensamento a Surtees, Ickx, Regazzoni, Lauda, Reutemann, Villeneuve, Scheckter, Pironi. Nakamura concibiu o primeiro Honda da F1 con máis expectativas ca éxito. Partía dunha posición transversal do motor 12V, potente máis ca ningún con 224 cv a 12.000 voltas para facelo servir de chasis e de portante das suspensións traseiras, polo que a plataforma do bastidor en si terminaba no lombo do condutor.

A xogada de Bandini

Hill empeza impoñendo respecto en Mónaco, pero Clark liga tres vitorias en Holanda, Bélxica e Inglaterra nada máis interropidas en Francia polos primeiros loureiros dun bólido Brabham. O Honda, pintado coma a bandeira nipona, debuta na metade do campionato en mans do primeirizo Ronnie Bucknum. A partir de entón, ante a falta de consistencia do Lotus 33 acabado de estrear de Clark e do BRM 261 do sempre regular Hill, dan en bascular os puntos do lado de Ferrari, que chega igualado á xira americana do final da temporada.

Dadas certas combinacións, Hill, Surtees e Clark tiñan as súas posibilidades de obter o campionato. **O primeiro nome riscado é o de Hill, empuxado a mantenta nun final de recta polo novo Ferrari 1512 azul e branco de 'bandido' Bandini.** Á parte da trasnada do italiano, Graham Hill acabaría prexudicado polo sistema vixente de atribución de puntos por ter que descartar un resultado.

A sorte do campión característica de todo *catenaccio* que se teña por tal encárnaa John Surtees. O de Tatsfield aproveita que Jim Clark termina parando a dúas voltas do final debido a unha fuga de aceite cando levaba vantaxe de sobra para ganar a carreira mailo campionato. Aínda así, Lorenzo Bandini deixouse pasar polo seu compañeiro Surtees para regalarlle o campionato. Un campionato que acompañaron co dos construtores, da mesma maneira có de pilotos, con máis puntos netos. Xa o dixo Norman Graham Hill: "Bandini merece ben o salario que lle paga Ferrari".

O típico *repunante*

Non era o estilo de John Surtees vir de volta de nada, pero cando se plantou na F1 posuía galóns de sete campionatos do mundo coas motos MV Agusta italianas. Mentalmente estaba formado para as carreiras e o proceso de adaptación ós coches foi tan natural que en tres corridas obtén un podio e unha pole position. Destacaba pola capacidade de concentración, pola cabeza de motociclista para trazar e pola extrema sensibilidade na posta a punto. Pero por encima de todo pasa por converter tanto ensaio para preparar as carreiras nunha teima. Chamábanlle "mangas de camisa"...

Que conxuntura explica que, vivindo Jim Clark, alguén máis ganara carreiras? Este inglés de pelo de estropallo fixose forte no que mellor sabía facer e optimizou as súas prestacións en carreira sobre a base de profundos coñecementos mecánicos. Ben seguro que el tería unha opinión persoal sobre a forma espontánea de competir de Clark e Rindt, e por eso se refuxiaba celosamente no seu mundo. Tocáballe o carallo andar tropezando polos garaxes con pispantes alleos ás carreiras atraídos polos malditos patrocinadores. Chamábanlle "lobo solitario"…

Non foi o primeiro nin había ser o último motociclista tentado polas catro rodas. Medo, logo, non tiña. Pero a calidade surteesta está unha cuarta por encima do resto cando se trata de perfeccionismo. A elevada cultura mecánica e carácter reservado podía empatar co seu competidor natural, Jack Brabham, pero como di Graham "A deus gracias, John encontrou xaponeses para traballaren con el; nada máis eles son capaces de darlle andado" ou Enzo "Nunca quedaba contento porque sempre había encontrar algunha cousiña, máis alá da lóxica e do cálculo máis exacto". Chamábanlle "Big John"… o típico repunante.

> **"O anglicismo inboard fai referencia a o elemento ir montado dentro da carrocería pegado ó eixe da simetría**

> **"Tocáballe o carallo andar tropezando polos garaxes con pispantes alleos ás carreiras atraídos polos malditos patrocinadores**

> **"O primeiro nome riscado é o de Hill, empuxado a mantenta nun final de recta polo novo Ferrari 1512 azul e branco de 'bandido' Bandini**

	PILOTO	MON	HOL	BEL	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	EUA	MEX	TOTAL
1	John Surtees	-	6	-	-	4	9 P	-	9 P	6	6	40
2	Graham Hill	9	3	(2)	6	6	6	- P	-	9	-	39 (41)
3	Jim Clark	3 P	9	9	- P	9 P	-	-	-	- P	2 P	32
4	Lorenzo Bandini	1	-		6	-	-	4	1		6	18
	Richie Ginther	6	-	3	2	-	-	6	3	3	-	23

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS
1	Scuderia Ferrari	158 F1	Ferrari	Surtees / Bandini
2	Owen Racing Organisation	261	B.R.M.	G.Hill / Ginther
3	Team Lotus	Type 33	Coventry Climax	Clark / Arundell

O conselleiro de Presidencia asistiu á recepción de 12 vehículos para Servizos Sociais e Protección Civil

O conselleiro de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza, Alfonso Rueda, asistiu á recepción por parte da Xunta de doce vehículos destinados a Servizos Sociais e Protección Civil, valorados en 350.000 euros e que son resultado da permuta feita a cambio de tres vehículos de gama alta que non estaban a ser usados e que tiñan altos custes de mantemento.

Na recepción dos novos vehículos, o titular de Presidencia destacou que esta permuta é só un elemento máis do proceso de racionalización do parque móbil do Goberno galego. Trátase do plan de renovación do parque móbil, que racionalizará a dotación de vehículos programando as adquisicións para toda a lexislatura e do que o conselleiro presentou un avance.

Os obxectivos do plan son cubrir as necesidades de mobilidade que demanda a Administración autonómica e, ao tempo, incrementar a seguridade nos desprazamentos e reducir os gastos correntes. Para iso, a Xunta elaborou un inventario do parque móbil, detectou as necesidades para os vindeiros anos e efectuou unha programación que outorgue racionalidade e permita recortar custes.

Os técnicos determinaron que ao longo da lexislatura será necesario contar aproximadamente con 67 novos vehículos, dos cales 58 son para funcións e servizos do persoal, para transporte de material e para reparto, que serán os que se adquiran ao longo de 2010. Nos seguintes anos procederase á adquisición dos outros nove vehículos, que prestarán servizo a altos cargos.

»Vehículos novos

En canto aos vehículos recibidos neste acto, están valorados en máis de 350.000 euros e proceden da permuta de tres vehículos de gama alta, que non estaban a ser usados e que tiñan uns custes de mantemento de case 100.000 euros anuais.

Dous dos novos vehículos son monovolumes para os centros de menores de Montealegre, en Ourense, e San José de Calasanz, na Coruña. Outros nove están adaptados e irán destinados a centros de atención a maiores e discapacitados. O último dos vehículos, outro monovolume, usarase para os desprazamentos de persoal aos parques de bombeiros comarcais e provinciais para participación, inspección e control.

Compostela Monumental sorteou un Dacia Sandero

O compostelán Benito Chapela Gómez é o gañador do Dacia Sandero de Caeiro que puxo o broche de ouro á campaña de nadal da Asociación de Comerciantes e Empresarios Compostela Monumental.

Benito Chapela, que realizou a súa compra no Supermercado Lorenzo Froiz da Praza do Toural, é cliente habitual da zona monumental, pola que soe pasear a diario. Está xubilado e deixou de conducir.

A "man inocente" este ano foi a do Presidente do Grupo Caeiro, Manuel Caeiro, que estivo acompañado no acto polo Concelleiro de Promoción Económica, Xosé Manuel Iglesias, o Notario de Santiago, Carlos de La Torre e os concelleiros do grupo municipal do PP: Ángel Espadas, Abelino e Amelia González.

Novo Astra

Un modelo para lle dar alegrías a Opel

UN DURO COMPETIDOR NUN SEGMENTO MOI IMPORTANTE PARA TODAS AS MARCAS

■ FERNANDO CUADRADO | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O novo Opel Astra segue unha tradición que, con dez xeracións ás costas, comezaba no ano 1936 co Kadett. En todo este tempo xerou unhas vendas de máis de 21 millóns de vehículos sendo o modelo emblemático de Opel e, polo tanto, a estrela e o mellor tratado polo fabricante. Isto é algo que se pode ver á perfección no automóbil que traemos a estas páxinas, o cal deu un pulo cualitativo se falamos de: deseño, habitabilidade e tecnoloxía.

O agarimo que puxo a marca no Astra xa o apreciamos na súa feitura exterior. O devandito deseño exterior segue os novos parámetros que se introduciron co Insignia, é o caso da liña de *álabe* -premiada xa dende a súa aparición- mais nesta ocasión achegando unha entidade propia ao modelo, percibindo detalles novidosos como a liña da cintura (que chega dende os faros até a xanela traseira). Dicir que esa forma de ala se repite por partida dobre nos pilotos.

Na vista lateral, se cadra unha das máis fermosas, podemos albiscar a suavidade do trazo dende o parachoques dianteiro até o alerón aerodinámico do portón traseiro, isto dános unha idea do grande estudo realizado no túnel de vento co gallo de cortar o aire de xeito suave coa posibilidade de diminuír o consumo de combustible e, polo tanto, as emisións de CO2.

Chasis "Mecatrónico"

Este novo termo, cada vez máis coñecido, significa a unión entre mecánica e electrónica, aplícase a sistemas mecánicos que posúen dispositivos de control e axuste electrónico. O novo Opel Astra ten un chasis con suspensión dianteira MacPherson, a traseira conta cun sistema de eixo de torsión oco e en forma de "U", que diminúe o peso e serve para axustar o comportamento da suspensión resultando máis ríxida ou cómoda en función da posición de apertura da "U". Amais disto -e para mellorar a comodidade- dotouse de *silenblocs* suaves e se dispuxo dunha *timonería Watt* cuns brazos que impiden a variación de converxencia nas rodas traseiras e as oscilacións laterais, resultando moi cómoda e ao tempo precisa no guiado do tren traseiro. A opción de suspensión vén con tres modos de funcionamento (normal, *sport* e *tour*) que mudan o comportamento das suspensións e que contan con amortecedores de control electrónico para adaptarse en todo intre á condución realizada, determinada polos sensores distribuídos ao longo de todo o chasis.

O usuario tamén conta

Opel tivo presente a opinión do usuario dende o comezo do proxecto. Para o deseño do interior tívose en conta o criterio de máis de catrocentos posibles compradores do automóbil, diferentes tipoloxías procedentes de poboacións e idades diversas. Cómpre salientar a importancia dada ás respostas sobre que se podería facer para que o coche resultara cómodo no seu uso cotián. Froito de todas estas enquisas e opinións, resultou un deseño interior onde se pensou nun espazo para deixar o móbil a man, outro para unha botella de litro e medio e moitos lugares específicos para acoller distintos obxectos da nosa vida diaria. A xeito de curiosidade, dicir que existe un gran caixón oculto baixo o asento do acompañante onde se poden gardar mapas e libros voluminosos. En total estes espazos suman 25 litros de capacidade.

As achegas continúan cuns asentos deportivos de deseño ergonómico que recibiron a certificación de Acción para Lombos Saudables (AGR) e que modifican a posición da banqueta e posúen até catro regulacións diferentes para o respaldo, característica que só algún automóbil "premium" ten. Seguindo coa tecnoloxía, o Astra dispón dunha cámara frontal *Read Eye*, que permite a lectura e visualización (na pantalla de información do cadro de instrumentos) de sinais de tráfico como son as limitacións de velocidade e prohibicións de adiantamento. Os faros principais son *bixenon* con sistema avanzado de iluminación AFL+, que fan máis doada a visión noc-turna grazas ás nove funcións diferentes de luces coas que conta.

Chama a atención o mecanismo para distribuír e cambiar a capacidade do maleteiro denominada *FlexFloor*, este enxeño consiste nunha bandexa con tres posicións que soporta un peso de cen quilos (por estradas en moi mal estado) ou mesmo pode chegar a resistir até 300 quilos en estrada de bo firme. Outra novidade é un sistema integrado que se agocha detrás da matrícula traseira, este dispositivo permite levar dúas bicicletas, as bicis instálanse de maneira tan sinxela como: abrir un caixón, un amarre cómodo e seguridade durante a marcha. A regulación do chasis é absolutamente nova, hai que engadir que proporciona un asentamento moi bo.

OPEL

Motores e caixas

Este Astra contará con catro propulsores de gasolina que van dende 100 até 180 cabalos e catro diésel de 85 até 160 cabalos. É de subliñar nos diésel o reducido consumo nuns motores que chegan até os 380 Nm de par cunha resposta rápida e eficiente.

En gasolina salienta o novo propulsor de 1.4 litros turbo que obtén unha potencia de 140 cv, equivalente ao antigo motor de 1.8 litros en potencia mais cun consumo de tan só 5,9 l/100 km e unhas reducidas emisións (129 gr/km de CO_2). En función das motorizacións elixidas poden chegar caixas de 5 ou 6 relacións, de xeito opcional os propulsores de maior potencia poden levar unha caixa automática de 6 relacións.

Venga

O monovolume pequeno de Kia

■ FERNANDO CUADRADO | Texto
■ KIA PRESS | Fotos

Deseñado, desenvolvido e fabricado en Europa, o Kia Venga venderase en exclusiva no vello continente. O Venga estará dispoñible en tres niveis de equipamento -LX, EX e TX- desde o seu lanzamento, ofrecendo aos consumidores unha ampla gama en canto a elección, amais de diferentes opcións individuais.

O Kia Venga de 4.068 mm de longo ten unha distancia entres eixos ben longa -2.615 mm- ademais dunha liña de teito de 1.600 mm de alto e unha anchura de 1.765 mm (das mellores da súa categoría), xa que trata de achegar un espazo interior comparable ao que se atopa nos coches do segmento C. Porén, hai que matizar que se encadra dentro dunha liña típica de vehículo pertencente ao segmento B.

Espazo

Se os propietarios precisan máis dos 440 litros (cabida prevista na disposición de serie do coche con todos os asentos erguidos), o Venga tamén posibilita a ampliación da capacidade do devandito espazo para o equipaxe. Máis polo miúdo: un espazo de maleteiro de dobre piso significa que os donos/as do Venga terán a alternativa de empregar un chan a nivel inferior para aumentar de xeito rápido e sinxelo a altura do maleteiro en 163 mm, ampliando o volume total a 570 litros. Este deseño permite que os artigos fráxiles e inestables se poidan transportar de maneira segura na zona do maleteiro, e só usando o piso inferior.

Con ámbolos asentos traseiros encartados ao chan, o Venga presenta unha voluminosa superficie de carga de 1.552 mm de longo, cunha capacidade total de 1.253 litros cando se carga até o teito.

Motores

O Kia Venga contará -dende o intre do seu lanzamento- cunha gama de dous motores de gasolina e dous de diésel, virá tamén con transmisións manuais ou automáticas a escoller. Agárdase que a motorización diésel sexa moi popular.

Equipado cun turbocompresor de válvula de descarga (WGT) ou cun turbocompresor de xeometría variable (VGT), o Venga traducirase nunha entrega suave de potencia ao longo de toda a gama de revolucións. Dicir que este novo propulsor está dispoñible en dúas cilindradas, cada unha posta a punto para achegar dúas liñas de potencia. A versión de 1,4 litros produce 90 ou ben 75 cv, a de 1,6 litros xera 128 ou 115 cv, segundo as necesidades do mercado.

O motor U2 xa está asociado ao novo cee'd na versión de 1,6 litros. Con todo, a motorización de 1,4 litros ten prevista a súa estrea no Venga. Se falamos de consumo, cómpre subliñar que ámbolos propulsores U2 son: máis limpos, silandeiros e eficientes que o seu antecesor U1.

O U2 emprega unha inxección de raíl común de alta presión cun sistema de control de turbulencias variable (até cinco inxeccións por ciclo), *recirculación* de gases de escape controlada de xeito electrónico (EGR), un turbocompresor de válvula de descarga (WGT) ou un turbocompresor de xeometría variable (VGT), iso si dun filtro de partículas diésel (DPF) para garantir o cumprimento da normativa de emisións Euro 5.

A potencia máxima deste Kia é de 128 cv a 4.000 rpm achegando un par máximo de 255 Nm ao longo dunha banda de revolucións que van dos 1.900 aos 2.750 rpm. Engadir que grazas á instalación dun mecanismo de distribución por cadea, os usuarios/as deste vehículo veranse beneficiados duns intervalos de mantemento máis amplos (até 30.000 km ou un ano).

Montado no novo Venga, o U2 de 1,4 litros con caixa de cambios manual de seis velocidades emite só 117 g/km de CO_2.

Para os clientes que prefiran un motor de gasolina, o Venga tamén disporá de motorizacións deste tipo: propulsores de 1,4 ou 1,6 litros. Dicir que a versión de 1,4 litros produce 90 cv cuns máis que útiles 137 Nm de par motor a 4.000 rpm.

Por último, falar do motor máis potente que orixina uns 128 cv. De serie, vén con caixa de cambios manual de 5 marchas, tamén existe a posibilidade dunha transmisión automática de catro velocidades.

Caixas de cambios

Os que decidan mercar un Venga atoparanse cunha variedade de transmisións de cinco ou seis velocidades, no caso das manuais; ou catro velocidades, no caso das automáticas. Para rematar, cómpre sinalar que a caixa de cambios manual vén montada de serie en todos os modelos, a automática está presente a xeito de opción cun custo adicional na unidade de gasolina de 1,6 litros.

Tempo de vacacións... e de festas

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO

Cando os motores se apagan porque a temporada remata é tempo de cousas diferentes, como homenaxes, festas ou agasallos.

Galicia neste aspecto gusta ben de toda esta serie de fastos, necesarios tamén no mundo do motor. Todo isto dalle un aspecto diferenciado ao noso deporte. Moitas destas cousas incluso son moi ben recibidas tanto pola afección como por parte dos patrocinadores e equipos.

Espectáculo. O que se deu en Ames onde máis de 15.000 persoas reuníronse para asistir ao Motor Show, que celebraba a súa primeira edición. Quince pilotos tomaron parte finalmente neste evento, que buscaba somentes ofrecer espectáculo e non xerar clasificacións.

Cos amigos. Así estiveron Javi Rodríguez e Elias Reguera, habituais dos ralis portugueses de preto da vella fronteira galega. Reuníronse con eles no circuíto de karting Go-Kart de O Porriño, onde a estrela foi o pequeno pero espectacular AX que utilizaron no 2009.

Cos amigos. Así estiveron Javi Rodríguez e Elias Reguera, habituais dos ralis portugueses de preto da vella fronteira galega. Reuníronse con eles no circuíto de karting Go-Kart de O Porriño, onde a estrela foi o pequeno pero espectacular AX que utilizaron no 2009.

Agradecidos. Así mostráronse Luís Penido e o seu equipo, que reuniron aos medios de comunicación, patrocinadores e amigos nun sinxelo acto para festejar o segundo título de grupo A en montaña e o subcampionato no apartado de turismos.

Orixinal. O Road-Show que se montou arredor da bimilenaria muralla de Lugo e do que foi protagonista o local José Alonso. O lucense xirou a gran velocidade co F-2 co que competirá neste ano, nun acto onde se citaron máis de 100.000 persoas e o que asistiu o mesmo Jonathan Palmer, dono deste aínda novo campionato de monoprazas.

Unha morea deles. As homenaxes que recibiron os irmáns Vallejo polo seu primeiro título nacional de asfalto, a primeira recompensa nesta modalidade para o automobilismo galego. Lugo, Ourense, Santiago, Meira… recompensaron aos lucenses polo galardón acadado.

HIJOS DE CV. OTERO, S.A.

Vespa GTS Super y XEVO
las mejores opciones para tu movilidad

c/ Gómez Ulla
Santiago de Compostela
Tfno.: 981 561 740
981 562 001
Fax: 981 588 070

DISTRIBUIDOR OFICIAL VESPA

O TRIUNFO DA PERSEVERANCIA

Carlos Sainz gañou cun Volkswagen o Dakar

"O que a sigue a consigue", este parece ser o lema de Carlos Sainz que se acaba de proclamar vencedor do Dakar xunto co seu copiloto Lucas Cruz. O piloto madrileño é o primeiro español que gana esta proba en coche. En motos xa foi gañada por pilotos españois en tres ocasións.

Sainz aumentou o seu currículo deportivo ao gañar este Dakar na súa cuarta participación na proba que está considerada como a máis dura do mundo.

Nado en abril de 1962 en Madrid, aos 16 anos converteuse en campión de España de squash, pero a súa auténtica vocación deportiva era, e é, o motor.

Carlos, o único español que gañou o Campionato do Mundo de Ralis (1990 e 1992), é ademais o terceiro piloto con máis vitorias en probas dese campionato, con 26 triunfos, só por detrás do francés Sébastien Loeb e o finlandés Marcus Gronholm.

En 1985 e 1986 foi subcampión de España de rali cun Renault, campionato que se adxudicou os dous anos seguintes. En 1987 fixo a súa primeira incursión no Mundial de Ralis, correndo en Portugal, Córcega e o RAC de Inglaterra con Ford.

Race Touareg 2

Cando o Volkswagen Race Touareg 2 descendeu pola rampla de saída, fíxoo cunhas melloras significativas. Trátase da evolución dun campión. O vehículo gañador do ano pasado foi deseñado para superar calquera tipo de terreo a velocidade de competición: o deserto máis caluroso do mundo, altitudes sobrecolledoras nas dúas travesías dos Andes ou treitos de grava a alta velocidade. Para afrontar estes retos, os enxeñeiros da marca alemana someteron o robusto prototipo de 300 cv e motor diésel para o Dakar a un desenvolvemento evolutivo constante. "Espera o inesperado" é un dos lemas do Dakar e o Race Touareg acaba de demostrar que estaba perfectamente preparado para afrontar esta fazaña con éxito.

O Dakar equivale en distancia a unha temporada enteira de Fórmula 1. Durante a proba, os prototipos teñen que superar esforzos mecánicos extremos, un terreo extremadamente variado e cambios moi bruscos de temperatura.

Sen contar o motor TDI, o Race Touareg consta duns 5.000 compoñentes individuais. Cada un deles é sometido a probas e inspeccións minuciosas antes de ser instalado ou cargado para o seu transporte como parte prevista de recambio. Volkswagen desenvolveu un implacable sistema de verificación de calidade para iso.

Calendario Temporada 2010

MES	SABADO	DOMINGO	RALLYES	MONTA„A	AUTOCROSS
XANEIRO	9	10			
	30				GALA ENTREG
FEBRERO	6	7	FORMULA RALLYE		
	13	14			2 XACOBEO (13)
	20	21	3 COMARCA ULLOA		
	27	28			
MARZO	6	7		2 CONCELLO TOURO	22 SANTA COMBA (6)
	13	14	16 COCIDO		
	20	21			
	27	28			7 O CASTRO (27)
ABRIL	1, 2, 3	4			
	10	11		6 PEREIRO	62 ARTEIXO (10)
	17	18	26 RIA DE NOIA		
	24	25		3 VILA DE CRUCES	
MAIO	1	2			28 VILAÑO-LARACHA (1)
	8	9	19 ALBARIÑO		
	15	16, 17		4 XUNQUEIRA DE AMBIA	
	22	23			63 ARTEIXO (22)
	29	30		19 CASTRO DE BEIRO	
XU„O	5	6			
	12	13	23 CIDADE DE NARON		
	19	20			3 XACOBEO (19)
	26	27		15 ESTRADA	
XULLO	3	4		10 CORTEGADA	8 O CASTRO (3)
	10	11	7 CONDADO GEDAS		
	17	18		37 CHANTADA	
	24	25			
	31				29 VILAÑO-LARACHA (31)
AGOSTO		1			
	7	8		8 CERDEDO	
	14	15			15 C.E. ARTEIXO
	21	22		13 PONTEVEDRA	
	28	29			
SETEMBRO	4	5	32 SAN FROILAN		23 SANTA COMBA (4)
	11	12		4 VIGO	
	18	19			4 XACOBEO (18)
	25	26		11 ESCUSA-POIO	
OUTUBRO	2	3			
	9	10		7 A BOLA FURRIOLO	
	16	17	7 OURENSE BAIXA LIMIA		
	23	24		6 SILLEDA	
	30	31			6 RESISTENCIA ARTEIXO (30)
NOVEMBRO	6	7	22 BOTAFUMEIRO		
	13	14		3 CABANELAS	
	20	21			1 RESISTENCIA XACOBEO (20)
	27	28		5 STA. MARÍA DE OIA	
DECEMBRO	4	5, 6			
	11	12			
	18	19			

* E AS QUE DESIGNEN AS COMISIÓNS DA FEDERACIÓN

	KARTING	SLALOM	TODOTERREO	RALLYE 2ª CATEGORÍA
			1 TRIAL CALDAS (B)	
GA DE PREMIOS 2009-2010 NO AUDITORIUM DO EXCMO. CONCELLO DE LARACHA				
		5 BARBADAS (28)	3 TRIAL ANCARES (C)	
	19 PASTORIZA (14)			
		4 MUROS-LOJO (28)	ECOTRACK 1 (A)	
	1 RESISTENCIA (10)			
	9 MAGDALENA (25)		ECOTRACK 2 (A)	
		4 ESTRADA (1)	3 TRIAL BARRO (B)	3 RUTA DOS PAZOS
	2 RESISTENCIA (16)	2 CIDADE SANTIAGO (15)	11 RUTAS DO EO (D)	
	10 MAGDALENA(30)		ECOTRACK 3 (A)	
		2 TOMIÑO (6)		7 COSTA ATLANTICA CLASSIC
		5 VALGA (20)	3 TRIAL DE TEO (B)	
	20 PASTORIZA (27)			
		6 MONTERROSO (4)	3 TRIAL CULTURA Q. (B)	1 TERRAS DE ARNOIA
			1 TRIAL SANTIAGO (C)	
	3 RESISTENCIA (17)			
	11 MAGDALENA(25)	3 ARZUA (24)		1 RUTA DOS MUIÑOS
		4 MEIRA (7)		1 CASTRELO DE MIÑO
		6 O PINO (21)	2 TRIAL CASTRO (C)	
				2 OURENSE MOTOR S.
	21 PASTORIZA (12)			
		6 FENE (18)	I TRIAL CARBALLIÑO (B)	
	4 RESISTENCIA (25)		1 TRIAL LALIN (B)	
	12 MAGDALENA (3)			
		12 TOURO (10)		
	5 RESISTENCIA (23)		ECOTRACK 4 (A)	
			7 TRIAL DO IRIXO (B)	1 VISTA DE VIGO
	22 PASTORIZA (7)	1 LUINTRA (7)		
				4 MOUCHO DO CONDADO
	6 RESISTENCIA (20)	11 POMOBIL (20)		
			ECOTRACK 5 (A)	
ASEMBLEA EXTRAORDINARIA F.G.A.				

GALEGA DE AUTOMOBILISMO, CON DEREITOS DOBRES.

NUPEL GLOBAL RACING

■ MIGUEL CUMBRAOS | Reportaxe
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Abrindo máis front

Diversos e completos pasos vai dar a estrutura de Jorge Dorribo nos ralis do 2010. Denominado agora Nupel Global Racing e en colaboración directa con Ford España o equipo lucense afronta retos mois variados, aquí e desta volta máis aló.

Novo valor

Aínda que xa cunha contrastada traxectoria no galego de ralis, onde venceu diversas copas de promoción, o lucense Adrián Díaz dá agora o salto ao estatal, para agrandar a súa experiencia e facer máis mans. Disporá dun novidoso Fiesta R2, onde as notas serán cousa do bregado Mario Tomé, tamén nun calendario formado polas carreiras que compoñen o campionato de España de ralis de asfalto.

Retorno ao mundial

Máis que merecido foi o nacional de asfalto para os irmáns Sergio e Diego Vallejo, tras el hai moito tempo. Unha magnífica temporada onde ademais de vencer en Canarias, Ourense, Asturias, Sierra Morena e Madrid lograron outros postos de honra que lle deron a merecida recompensa. Tres anos fieis ao Porsche, que no 2010 podería derivar ata un S2000 o continuar coa unidade da firma xermana.

Retorno pola porta grande

Aínda que xa cunha contrastada traxectoria no galego de ralis, onde venceu diversas copas de promoción, o lucense Adrián Díaz dá agora o salto ao estatal, para agrandar a súa experiencia e facer máis mans. Disporá dun novidoso Fiesta R2, onde as notas serán cousa do bregado Mario Tomé, tamén nun calendario formado polas carreiras que compoñen o campionato de España de ralis de asfalto.

TU BODA

SALONES CONGRESO
Carretera de La Estrada, Km. 3 - MONTOUTO
Teléf.: (981) 81 90 80 - Fax: 81 91 24
15894 Santiago de Compostela

teiras

Veteranía e xuventude

A que aportan dentro do equipo dous valores contrastados do automobilismo galego como son Sergio Vallejo e Álvaro Muñiz. O primeiro, copilotado polo seu irmán Diego, defenderá o título tan brillantemente acadado o pasado ano, deixando a un lado o espectacular Porsche e apostando agora polo citado Fiesta S2000. Muñiz, con César Blanco no asento da dereita, empregará a mesma unidade que o lucense, coches mantidos polo equipo Nupel e que afrontarán as nove citas do estatal de asfalto, tres delas en estradas galegas.

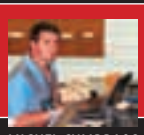
Cota feminina

Non esquece o equipo galego a participación feminina, que tamén terá o seu rol. Deste xeito outro R2 terá ao volante á valenciana Marta Suria, que no 2009 competiu na oferta Mini de circuítos co equipo Drivex e se alineou nun Lancer de RMC no pasado Rali Shalymar. O seu carón está a monfortina Sonia López Mariño, que salta dende o galego de ralis á esfera estatal, nun programa de descubrimento e formación para ambalas dúas.

A voz da experiencia

Chámase Luís Moya e non necesita presentación algunha. Dous campionatos mundiais, sapiencia contrastada no mundo dos ralis, agora peza fundamental neste equipo. A maiores o coruñés será o encargado de dar forma a dous proxectos de escola de aprendizaxe para iniciarse no mundo dos ralis, que poderían estar ubicados na localidade lucense de Rábade. Captación, lanzamento e formación de futuros valores neste ambicioso plan.

Parque pechado



MIGUEL CUMBRAOS

Rachando fronteiras

Especialidade popular como a dos ralis podemos asegurar que non hai moitas. A posibilidade de ver varios treitos, condicións especiais de pilotaxe, un ou máis días de duración e a maioría das veces con acceso gratuíto. Mais as circunstancias que a rodean, dígase estradas, adestramentos, accidentes, non lle acaban de transmitir ese "aquel" do que gozan outras modalidades.

Para aqueles que invisten nesta modalidade o handicap principal é o da repercusión, que aínda que mellorou considerablemente, segue adolecendo, sobre todo da atención das televisións. O medio que máis interesa aos patrocinadores, sen menosprecio, dos outros formatos de comunicación masiva. Pero nos ralis pervive ese romanticismo, aderezado por suposto de marketing, que ilusiona temporada tras temporada, sexa o nivel ou os coches que compitan nel.

Quizais un pouco de todo isto cautivou a Jorge Dorribo, que pese a esponsorizar fútbol, baloncesto, volley, quads, trial, todoterreo, centrou na especialidade en estrada aberta boa parte da súa aportación económica. Un esforzo que ven xa dun par de temporadas, pero que rezuma ilusión e investimento cada ano que pasa, en constante in crescendo e abríndose a obxectivos e retos maiores. Do mundial ao traballado estatal de asfalto, pasando polos novos valores, a escola de condución ou a presencia feminina. Todo iso no 2010, e sabe Deus o que pode vir no futuro.

DESGUACE ECOLÓXICO
Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHICULOS
www.trameve.com
Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña
GRUPO COGAMI
TÜV
Venda de Recambios de Ocasión para o automóbil Garantidos
Recollida de Baixas e Sinistros
Servizo privado de Grúa
Tel.: 981 554 707
607 273 660
Fax: 981 554 156
E-mail:tratamiento@cogami.es

POTENCIA Y ESPÍRITU.
Gama Lancia Delta desde 16.590* €
NOYASTAR Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3. SANTIAGO DE COMPOSTELA. Tel.: 981 57 77 78
Delta LANCIA

Unha avaría no Mitsubishi L200 obriga ao equipo galego a abandonar o Dakar Arxentina Chile 2010

Cando faltaban catro etapas para finalizar o considerado raid máis duro do mundo, o galego José L. Rivas e o seu copiloto, Joan Rubí, víronse forzados ao abandono tras disputar a 9ª etapa entre Copiapó e La Serena, que os obrigou a non tomar xa a saída da 10ª das xornadas e a tan só catro da finalización da proba.

■ REDACCIÓN

Dende Chile o propio López Rivas relataba así o acontecido: "No enlace de 400 quilómetros camiño de La Serena rompeu a transfer, o vehículo non se movía e non tivemos opción ningunha de reparar a grave avaría". Isto acontecía pouco despois da súa saída de Copiapó e tras atravesar unha extensa área de dunas. Así, o equipo galego quedou ás portas de conseguir terminar o Dakar máis duro da historia. "O día que rompimos xa só saíran uns 60 vehículos sobre os 80 que caeran xa; nós eramos o único equipo español supervivente e un dos 3 que aínda estaban na carreira". López Rivas asegura retirarse da proba co mel nos beizos e o convencemento de facer o máximo que foi humanamente posible en cada momento e a esperanza de volvelo intentar na próxima edición de 2011.

Malia todo, é o mellor resultado obtido polos galegos nas cinco edicións ás que concorreron e nas que por razóns obvias de orzamento, a única aspiración posible, igual ca a da maioría dos participantes, é a de acadar a meta en Buenos Aires.

En calquera caso, e á marxe dos equipos oficiais que compiten pola vitoria final, o ambiente entre os participantes privados estivo marcado nesta edición por superar o obxectivo de chegar á meta cada día. A maioría deles expresou a súa opinión particular, baseada nas súas anteriores experiencias, de estar ante a edición máis dura do Dakar das realizadas até agora.

EL PREMIO QUE MÁS NOS INTERESA ES TU CONFIANZA.
2008 Coche del Año en España con la mayor diferencia de puntos.
2009 Coche con mayor incremento de ventas de su segmento.
2009 Hyundai 4ª Marca de Mayor Calidad - J.D. Power.
i30 por 10.325€
HYUNDAI
iFER GRUPO FERNÁNDEZ - Ctra. Santiago a Vigo, km.4 - Milladoiro - SANTIAGO - Teléfono 981 535 536 - ventas.ifer@redhyundai.com