Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [MAIO2010] Nº 159 - ANO XV www.sprintmotor.com

Vespa forever

COLECCIONABLE
A Fórmula 1 sen reparo ningún
NESTE NÚMERO ANOS 1977/1978 1979/1980

Ambicioso
Hyundai IX 35

Proba

www.citroen.es

NUEVO CITROËN C3
EL VISIODRIVE

VISIODRIVE: VISTAS, EMOCIÓN, SENSACIONES, KILÓMETROS QUE TODAVÍA NO HAS VISTO.

Una nueva demostración de creatividad e innovación avala la llegada del nuevo Citroën C3. De forma revolucionaria, el espíritu tecnológico de la marca, ha creado una sensación sorprendente entre ojos y cristal: el Visiodrive. Este nuevo concepto de automoción supone un habitáculo lleno de luz y espacio único en su categoría, que, además, ha sido diseñado interiormente para una comodidad y confort sin límites, con una única filosofía como guía: la calidad. Del exterior, el primer impacto visual es un estilo deportivo y minimalista, con un coeficiente aerodinámico reducido al mínimo, para que la conducción sea lo más fluida posible. Sólo queda ahora, su opinión, ¿está tu mente abierta para la experiencia?

PARABRISAS ZENITH | ESP | ABS | REF | AFU | INDICADOR DE CAMBIO DE VELOCIDAD | ORDENADOR DE A BORDO | RETROVISORES ELÉCTRICOS | CLIMATIZACIÓN AUTOMÁTICA | AMBIENTADOR | VOLANTE DE CUERO | PROYECTORES DELANTEROS ANTINIEBLA | MALETERO 300 L.

CITROËN
CREATIVE TECHNOLOGIE

Noyamóvil

Exposiciones:
SANTIAGO Pol Ind Tambre 981 577 777
LALIN Corredoira, 31 986 787 078
PADRÓN Avda. Pontecesures, 22 981 810 307

www.gruponoya.com

KIA
KIA MOTORS

PLAN 2000€ GARANTIZADO

KIA Soul
1.6 CRDi VGT 128 cv
desde 14.300€

KIA Picanto
1.0 SOHC 62 cv
desde 6.600€

KIA Rio
1.4 DOHC 97 cv
desde 8.600€

7

KIA, LA ÚNICA MARCA QUE OFRECE 7 AÑOS DE GARANTÍA DE FÁBRICA EN TODOS SUS MODELOS.
VEN Y VERÁS POR QUÉ LO HACEMOS.

Visita tu Concesionario KIA y aprovecha esta oportunidad.

www.kia.es

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

Os retos futuros necesitan da cooperación de todos os actores

Citroën acode ao Foro España Innova

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O 29 de abril celebrábase no hotel Ritz de Madrid unha conferencia baixo o título: *Automóbil, novos retos.* Esta reunión (organizada por Nova Economía Forum) atopábase incluída dentro do Foro España Innova, encontro que xorde no ano 2008 co gallo de colaborar na difusión das propostas públicas e privadas encamiñadas á promoción da innovación, a investigación e o desenvolvemento tecnolóxico e científico no noso país.

Para facer fronte ao tema dos novos retos no eido do automóbil asistía ao evento Alfredo Vila, director xeral de Automóbiles Citroën España. Vila subliñou que a propulsión eléctrica é unha proposta interesante, mais non é a única xa que -segundo afirmaba el- existen diversos atrancos de carácter tecnolóxico, normativo e socioeconómico que hai que superar.

Unha opción diferente á propulsión son os tradicionais motores de combustión, que veñen contribuíndo á redución de emisións e -a xuízo do director de Citroën- converteranse no eixo dominante a medio prazo.

Alfredo Vila, director xeral de Automóbiles Citroën España, na súa intervención

Sector I+D

Alfredo Vila non deixou de louvar a estratexia integral para o pulo do vehículo eléctrico promovida polo Goberno mais tamén lembrou a existencia das variadas normativas, esixencias, etc que el considerou algo contraditorias. O directivo da marca francesa quixo salientar o esforzo depositado no sector I+D en canto á propulsión eléctrica, xa que é preciso dar resposta a normativas como a Euro 6 ou o Regulamento de Emisións de CO_2. A xeito de dato cómpre informar que, a partir de 2019, o incumprimento das ditas normas suporá o pagamento por parte do fabricante de 95 euros por gramo de CO_2 excedido. Vila opinou que o investimento en propulsión ou motores de combustión para encarar as leis medioambientais (e as penalizacións que supón incumprir estas normas), dan como froito unha situación insostible para o eido do automóbil nun intre difícil en canto á conxuntura económica e á rendibilidade. A solución a isto -baixo a opinión de Vila- pasa por establecer uns obxectivos precisos: ben respecto ao vehículo eléctrico, ben respecto ao acordo entre todos os partidos políticos e a Unión Europea en canto a lexislación e estratexia.

O director de Citroën España sostiña que a firma que el representa xa está preparada para o vehículo eléctrico, con isto poñía a ollada no Citroën C-Zero, un automóbil 100% eléctrico e cunha autonomía de 130 quilómetros. Informar que este vehículo será comercializado a finais deste ano.

Outro proxecto futuro de Citroën será unha berlina do segmento medio *full Hybrid* (dotada dun motor térmico diésel HDi FAP e un motor eléctrico), trátase do Citroën DS5 que chegará ao mercado en 2011.

Para rematar, Alfredo Vila pedía a renovación do Plan 2000E e unha reconsideración da súa tributación ao IRPF.

O Citroën C-Zero, un automóbil 100% eléctrico e cunha autonomía de 130 quilómetros, será comercializado a finais deste ano

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

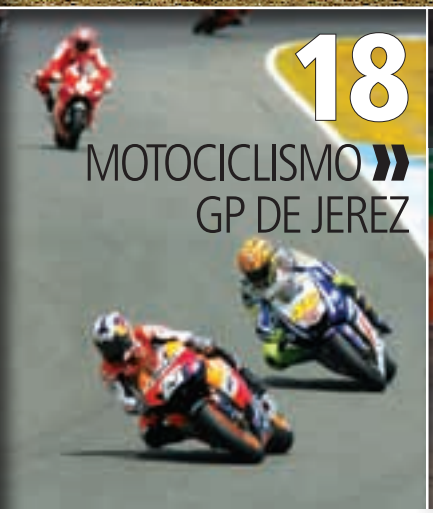
SUMARIO

7 OPEL AMPERA » CADA VEZ MÁIS PRETO

13 VESPA » UNHA ICONA DO SÉCULO XX

24 CURSO AVANZADO DE CLÁSICAS

HYUNDAI IX 35 » AMBICIOSO 10



18 MOTOCICLISMO » GP DE JEREZ

IV RACING SHOW » CAIXANOVA 20

SECCIÓNS

I+D+i	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6, 7, 8 e 9
COLECC. F1	Páxs. centrais
RALI DE NOIA	16
COMPETICIÓN	19, 21-23
CLÁSICOS	24

+

6 MÉGANE COUPÉ-CABRIO, UN MÁIS NA FAMILIA

7 MITSUBISHI ASX, O SAMURAI DOS 4X4

8 OPEL, APOSTA POLO SOSTIBLE

8 BOUTIQUE DO MOTORISTA

9 TT COUPÉ E TT ROADSTER, OS DEPORTIVOS DE AUDI

17 FIAT E FIAT PROFESSIONAL ESTREAN UN NOVO CONCESIONARIO EN COMPOSTELA, "BREACAR SANTIAGO"

A CORUÑA • VIGO • SANTIAGO
902 90 50 24
www.torculo.com

AS EMPRESAS FACTURAN UN 19 POR CENTO MENOS

A automoción galega perde 2.000 empregos en 2009

-19%

As industrias galegas da automoción acentuaron o ano pasado a costa abaixo que iniciaron en 2008. Pecharon 2009 cunha facturación de 6.800 millóns de euros. Unha cifra de negocio inferior ós 8.400 millóns do exercicio anterior. O Cluster de Empresas de Automoción de Galicia Ceaga), que agrupa 82 empresas, deu a coñece-los resultados.

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

A crise tamén se está cebando co emprego no sector. As industrias perderon 2.000 postos de traballo polos axustes nos cadros de persoal durante o ano pasado. Nestes momentos, dan emprego a 19.700 operarios, fronte ós 21.700 que tiñan en 2008.

Malia todo, a automoción segue sendo punteiro na economía galega: representa o 12 por cento do PIB e aglutina o 32 por cento do total das exportacións. Precisamente, o negocio exterior segue sendo buque insignia deste segmento de actividade en Galicia. As vendas noutros países acadaron os 4.400 millóns de euros en 2009. As empresas de compoñentes seguiron exportando a mercados consolidados como Francia, Alemaña, Portugal, Reino Unido, Marrocos ou Arxentina.

Futuro

O Cluster de Empresas da Automoción márcase como obxectivo aumenta-la internacionalización para superar do mellor xeito posible as dificultades actuais. O xerente de Ceaga, Alberto Cominges, destaca que o cluster "pretende reforza-la visibilidade dos provedores de compoñentes de Galicia nos centros de decisión de Francia a través do nomeamento dun equipo novo que vai velar por este obxectivo".

O sector tamén busca novas fontes de ingresos a través do I+D+i, aínda que admite que os resultados poden dar froito a medio e longo prazo. Fontes empresariais aseguran a SPRINT MOTOR que "os directivos das auxiliares teñen claro que hai que desenvolver produtos innovadores para poder competir e abrir mercados que, de momento, temos pechados". Recentemente, o Banco Europeo de Investimentos puxo a disposición das industrias galegas de compoñentes 60 millóns de euros en préstamos para proxectos de I+D+i.

AS VENDAS AUMENTAN UN 33 POR CENTO EN ABRIL EN GALICIA PERO...

...os concesionarios anuncian a fin das alegrías

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Os concesionarios galegos empezan a temer pola evolución do mercado nos vindeiros meses. O remate das axudas do Plan 2000E e a inminente suba do IVE provoca incertezas en moitos empresarios, que admiten descoñecer cal vai se-lo comportamento dos consumidores na segunda parte do ano. Así e todo, o sector galego mantén os números positivos en abril. O pasado mes vendéronse en Galicia 5.013 vehículos, un 33,8 por cento máis respecto a hai un ano.

A Federación de Asociacións de Concesionarios da Automoción (Faconauto) reflite que Ourense foi a provincia na que máis subiron as vendas, un 44,11 por cento. En Pontevedra avanzaron un 41,64 por cento; na Coruña, un 28,12; e en Lugo, un 26,26. Fontes patronais consideran "positiva" a evolución en abril, pero alertan "que comezamos a notar unha deceleración, xa que en marzo crecimos máis do 40 no total de Galicia". Os donos dos concesionarios agoiran que "as vendas se van resentir neste mes de maio e no próximo xuño, cunha tendencia do mercado claramente á baixa e moita menos alegría no peche de operacións".

No conxunto de España, abril supuxo o oitavo mes seguido de incrementos de vendas. Matriculáronse 93.637 automóbiles, un 39,3 por cento máis respecto ó mesmo período de 2009.

ASEGAL ASESORES
❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil
❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia
Telefóno: 981 80 73 01 • Cacheiras s/n, 1ºA • Teo (A Coruña)
ASEGAL ASESORES

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

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

Aforros económicos que poden supoñer gastos humanos

Recentemente o Goberno central anunciaba que é hora de axustar o cinto. Unha serie de puntos indícannos claramente que a crise vai afectar profundamente ao sistema económico deste país e, sobre todo, aos petos de todos os cidadáns en maior ou menor medida. O tráfico tamén se verá tremendamente afectado coas últimas medidas tomadas polo Goberno. Concretamente o Ministerio do Interior acaba de solicitar austeridade á Dirección Xeral de Tráfico co fin de optimizar os gastos e racionalizalos de forma eficiente.

Entre outros puntos, os axentes da Garda Civil deberán limitar a súa mobilidade nas patrullas pola estrada, reducir controis de alcoholemia e velocidade e tamén as horas extraordinarias que realizan durante as operacións saída.

Segundo comunicou a asociación Independentes da Garda Civil (IGC), as normas teñen carácter provisional e afectan á Policía e á Garda Civil, polo que abarcan dende a vixilancia nas estradas ata a seguridade na celebración de probas deportivas, o gasto telefónico ou os desprazamentos de axentes para comparecer nos xulgados. Neste último caso Interior recomenda que se realicen por videoconferencia para evitar o gasto en axudas de custo e a mingua do persoal de servizo.

Capítulo á parte merece a "recomendación" de aforro de combustible. O consumo é un dos capítulos nos que máis incide o Goberno para aforrar gastos. Por iso, os axentes deberán poñerse en modo de condución económico ao patrullar: deter o motor ao estar parado, subir as ventás, circular máis amodo e vixiar a presión dos pneumáticos. Tamén se recomenda usar preferentemente os automóbiles en lugar das motocicletas e os todoterreos. Algunhas destas medidas, como a de subir as ventás ou vixiar a presión dos pneumáticos, xa deberían ser obvias.

O recorte económico reducirá tamén aos efectivos "estritamente imprescindibles" o despregamento en operacións extraordinarias, como as "Operacións de Vacacións", que vixían as entradas e saídas masivas das cidades nos meses estivais e nas pontes festivas. A primeira en advertir dos riscos destas medidas de austeridade foi a propia agrupación de gardas civís, que dixo que esta normativa interna podería derivar nun aumento da sinistralidade na estrada.

Efectivamente, distintos colectivos e asociacións do automóbil coinciden en que toda esta nova normativa de aforro e austeridade pode levar consigo un incremento de sinistros, pois está establecido claramente que cantos máis controis nos impoñen menos sinistros se producen. Un dos aspectos onde máis se necesita seguir presionando é nos controis de alcoholemia, porque as estatísticas amosan que os condutores bébedos continúan a ser un gran perigo, sobre todo nas estradas galegas. As nosas autoridades igual aforran uns euros con estas medidas. Agora, que este aforro non supoña un gasto en máis vítimas nas estradas. Ao noso entender, un risco que non debemos correr.

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

Mégane Coupé-Cabrio, un máis na familia

Renault anuncia que o seu Mégane Coupé-Cabrio xa está listo para saír á rúa. O modelo, fabricado na factoría que a marca ten en Douai (Francia), faise con toda a bagaxe adquirida desde o lanzamento do primeiro Mégane Cabrio en 1997.

Este convertible completa o abano da familia Mégane -composta por 6 carrozarías- engadindo un aquel de personalidade con elementos como:oteito de cristal panorámico, a posición adiantada do parabrisas, o deflector de vento en serie, a rede antirremuíños adicional, o mecanismo electro-hidráulico (que, en 21 segundos, converte un coupé en cabrio ou viceversa), un amplo maleteiro, mandos agrupados arredor do volante, etc.

Se falamos do seu deseño técnico, cómpre sinalar que este Mégane vese favorecido por unhas *regraxes* específicas que aseguran a comodidade do vehículo e reparten os pesos de xeito especial. O prezo deste modelo -cun motor Tce de 130 cv- será de 25.400 euros.

BREVES

Fronte á Porta de Brandemburgo de Berlín, presentouse á chanceler alemá, Angela Merkel, unha selección de vehículos eléctricos e híbridos do Grupo Volkswagen, no marco do evento da fundación da Plataforma "Nacional para a Mobilidade Eléctrica", unha nova alianza dedicada a promover a mobilidade sostible.

Os novos Mégane GT e GT Line presentados no último Salón de Xenebra enriquecen a familia Mégane e contan con todo o saber facer de Renault Sport Technologies. Ambos equipamentos comercializaranse dende o mes de xuño nos modelos Berlina, Coupé, Sport Tourer e Coupé-Cabrio. Dispoñibles a partir de 19.100 euros.

ViaMichelin edita a nova aplicación de restaurantes da guía MICHELIN España & Portugal 2010, tras o éxito de vendas acadado en 2009. Pódese descargar dende iTunes e App Store. A novidade este ano é que a guía aparece en modo offline, de forma que os usuarios tamén poden acceder á integridade dos seus contidos sen conexión a Internet.

Citroën, arrecendo a natureza

Citroën quere ser lembrado no Salón Internacional do Automóbil Ecolóxico de Madrid. Para ficar na memoria dos asistentes, a marca francesa anuncia que -ao abeiro do *Créative Écologie* (*slogan* elixido para o posto que Citroën terá na mostra)- presentará os seus modelos baixos en emisións.

Máis polo miúdo, Citroën levará a Madrid: ao seu C-Zero (o coche eléctrico da casa), ao Berlingo First Electrique, ao C3 Picasso e-HDi (vehículo dotado dun teito de policarbonato con células fotovoltaicas para recargar a batería), ao DS3 HDI 90 FAP Airdream e ao C3 HDi 90 Airdream SX (ámbolos dous cunhas emisións de 99 g/km de CO_2).

Os modelos Citroën expostos neste Salón Internacional do Automóbil (o día 20 de maio ás 11:20 h.) recrearán unha viaxe á esencia mesma da natureza: bolboretas de cores, arrecendo a flores, tecidos ecolóxicos (marca *Absolute Organic*) para as azafatas e modelos, degustación de produtos naturais... serán os encargados de enviar aos visitantes a ese mundo ecolóxico que propón Citroën.

Mitsubishi ASX, o samurai dos 4x4

O Mitsubishi ASX chegará ao noso mercado este mes. O ASX agocha nas súas siglas toda a súa esencia: *Active, Sport e Crossover*. O ASX herda a natureza propia do 4x4, especialidade da marca xaponesa, e sitúase de cheo no segmento dos SUV de tamaño compacto.

Cunha mecánica diésel de 150 cv con bloque motor de aluminio e control electrónico de alzado variable de válvulas, este Mitsubishi é o primeiro en aplicar esta tecnoloxía a un propulsor diésel para turismos ou SUVs. Alén disto, o ASX convértese en algo extraordinario en canto ao baixo nivel sonoro e elevadas prestacións grazas á tecnoloxía MIVEC e ao baixo *ratio* de compresión. O ASX conta con diversos mecanismos: Automatic Stop & Go, rexeneración da forza de freada, pneumáticos de baixa resistencia á rodadura...

Se falamos de equipamento, o novo ASX traerá: teito de vidro panorámico, ópticas Xenón Súper HiD. En canto ao equipo de serie, salientan: 7 *airbags*, controis activos de estabilidade e tracción, sistema de asistencia ao arrinque en pendentes, ABS con EBD, mecanismo de sinalización de freada de emerxencia, *cruise control*, climatizador automático con filtro antipole, mandos de audio inseridos no volante, conexión auxiliar de audio e porto USB, Bluetooth, lamias de aliaxe de 17", etc. O Mitsubishi ASX está dispoñible dende 24.150 euros.

Opel Ampera, cada vez máis preto

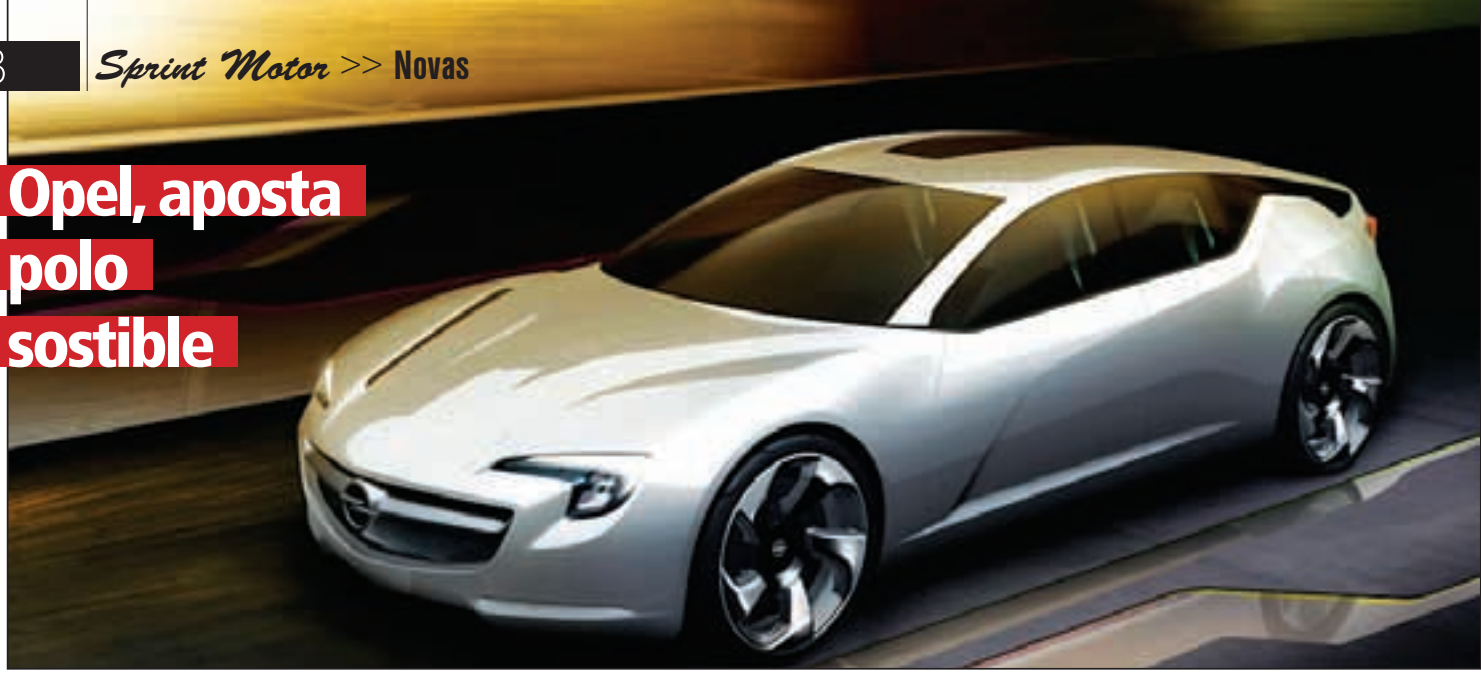
Xa queda menos camiño para atopármonos coa versión definitiva do Opel Ampera, así no-lo fixeron saber dende a factoría que General Motors ten en Michigan. O día 23 de abril saía, das instalacións de ensamblaxe de Operacións de Preprodución de Opel, o primeiro modelo de preprodución do Ampera. Cómpre aclarar que estes vehículos de preprodución son unha especie de ensaio antes de chegar ao resultado final, polo tanto non se porán á venda senón que terán como finalidade validar o deseño de produción e desenvolver o *software* final do Ampera e máis os seus controis.

Estamos perante un vehículo eléctrico de autonomía estendida que achega até 60 km de propulsión eléctrica, antes de que o motor-xenerador se poña en marcha para manter a carga da batería e, de xeito imperceptible, amplíe a autonomía até máis de 500 km. Engadir que a batería se pode recargar conectando o sistema de recarga instalado no vehículo a un enchufe eléctrico normal. Estará dispoñible a finais de 2011.

BREVES

- **O 19º Salón do Automóbil de Vigo** clausurouse cun balance positivo para o sector. As vendas pechadas polo medio centenar de expositores e as operacións comerciais previstas a curto e medio prazo, tanto no mercado do vehículo novo como no de ocasión, fan prever que o volume de negocio supere os 35 millóns de euros, cifra que xerou a pasada edición da feira.
- **As lendarias pampas, o deserto de** Atacama e as vertixinosas alturas dos Andes forman parte do duro percorrido que os defensores do título da Volkswagen terán que afrontar do 2 ao 15 de xaneiro de 2011. A 3ª edición do reto máis duro do motor de competición de todo o mundo ofrecerá aos competidores treitos de deserto máis variados, carreiros pedregosos máis rápidos e pasos montañosos máis revirados que nunca.

Opel, aposta polo sostible



Opel estará presente no Salón Internacional do Automóbil Ecolóxico e da Mobilidade Sostible de Madrid por partida tripla, pois aproveitará para presentar tres das súas máis recentes propostas. Máis polo miúdo, neste Salón amosará o seu concepto Flextreme GT/E, ou dito doutro xeito: a resposta ecolóxica con feitura de propulsión eléctrica (tecnoloxías de baterías, autonomía estendida, híbrida e de pila de combustible).

Outra novidade que será desvelada por primeira vez no Salón do Automóbil Ecolóxico será a segunda xeración do Meriva, sinónimo do deseño ergonómico e do uso flexible do espazo. A versión ecoFLEX que se poderá ver na cita madrileña vén dotada dun motor 1.3 CDTI de 95 cv con niveis moi baixos tanto de consumo de combustible coma de emisións.

E seguindo coa gama ecoFLEX, Opel escollerá as versións do: Meriva, Astra e Insignia para demostrar que esta familia está entre as máis respectuosas co medio ambiente en canto a emisións de CO_2. Dicir que a maioría destes modelos están propulsados por motores diésel, mais tamén existe a posibilidade de motorizacións de gasolina, gas natural comprimido (CNG) ou gas licuado de petróleo (GLP).

Boutique do motorista

Bolsa sobre depósito para Gladius 650

Bolsa sobre depósito de alta calidade con varios compartimentos e peto para mapas, dispón dunha bolsa interior impermeable. Fácil montaxe mediante suxeición magnética e con capacidade de 14 litros extensible a 19 litros. **Dimensións:** *Frontais: Alto 17 cm, ancho 20 cm. Traseiras: Alto 20 cm, ancho 20 cm.*
Lonxitude 35 cm.

PVP Recomendado: 101,86 euros

Carenado de faro para Gladius 650

Suzuki propón para a Gladius este resistente carenado frontal. **Dispoñible nas cores:** Azul/ Gris/ Vermella e Negra a xogo coas cores da moto.

PVP Recomendado: 296 euros

Luvas

Con inserciónns elásticas e dedos preformados, son moi cómodos e flexibles. As protecciónns de poliuretano dos nudillos e os reforzos serigrafiados garanten unha protección ideal.

PVP Recomendado: 46,18 euros

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

TT Coupé e TT Roadster, os deportivos de Audi

Audi segue a perseverar á procura do deportivo** perfecto**. Desta volta, os esforzos da marca dos catro aros céntranse en dous modelos: o TT Coupé e o TT Roadster.

Estes modelos chegan con nova face: un parachoques dianteiro máis dinámico, grella *Singleframe* modificada, novos faros xenón plus, carrozaría en construción Audi Space Frame (parte dianteira aluminio e traseira en aceiro), entre outros elementos.

Os novos TT virán dotados de tres motorizacións de catro cilindros con turbosobrealimentación e inxección directa de combustible. Dicir que na gama TT se presenta o 2.0 TFSI (211 cv) con cambio manual e, de xeito opcional, un cambio S tronic de 6 velocidades e tracción integral permanente quattro. Esta motorización -2.0 TFSI- traerá consigo o Audi valvelift system AVS, que permitirá variar a alzada das válvulas de escape en dous niveis e contribuirá a: aumentar a potencia, o par motor e a eficiencia. Como dato a subliñar, este 2.0 TFSI consume 6,6 litros aos 100 km.

Outros dous motores de catro cilindros están dispoñibles para os TT: o 1.8 TFSI (160 cv) con cambio manual de 6 velocidades, tracción dianteira, un consumo de 6,4 litros de combustible aos 100 km e unhas emisións de CO_2 de 149 g/km.

Outra posibilidade -en canto a motores- é o 2.0 TDI (170 cv) con caixa de cambios manual, tracción quattro, un consumo de 5,3 litros aos 100 km e unhas emisións de 139 g/km de CO_2.

O tren de rodaxe é un aspecto a salientar nestes modelos, Audi imprime ás suspensións das rodas moitos compoñentes de aluminio para regular así o peso das masas non suspendidas. A servodirección electromecánica, consegue unha resposta sensible e un funcionamento eficaz. E por último, como opcional, ofrécese o mecanismo de amortecemento adaptativo Audi magnetic ride.

Se falamos de equipamento, o TT Coupé e o Roadster queren da-lo todo: rodas de 18 polgadas, sistema de audio chorus, mecanismo de información ao condutor, climatizador automático, ampla selección de cores e materiais para o interior, computador de a bordo con programa de eficiencia etc. Como equipamento opcional: dous sistemas de navegación, unha preinstalación universal de teléfono móbil ou un dispositivo de son Bose Surround Sound.

O Audi TT Coupé e o TT Roadster chegarán ao mercado xermano este verán. O prezo básico do TT Coupé 1.8 TFSI será de 30.200 euros.

www.grupobrea.com

RÚA DO CRUCEIRO, 99 · A PULLEIRA · 15705 SANTIAGO DE COMPOSTELA

BREACAR Rúa do Cruceiro, 99 - A Pulleira - Tel. 981 93 54 10 - Santiago de Compostela.
Nuevo Concesionario Fiat en Santiago de Compostela.

Hyundai IX 35

Ambicioso

NESTA OCASIÓN OCUPÁMONOS DE PROBAR O MODELO QUE HYUNDAI VÉN DE COMERCIALIZAR, O DENOMINADO: IX 35. E TODO GRAZAS Á XENTILEZA DE IFER, O NOVO CONCESIONARIO DA MARCA COREANA EN SANTIAGO DE COMPOSTELA.

■ LUIS PENIDO | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Este modelo vén a substituír ao anterior Tucson e supón un grande avance de presenza e calidade do produto. Por motivos alleos a esta publicación tivemos que realizar a proba dun xeito apresurado de máis. Con todo, tentaremos explicarvos polo miúdo as sensacións percibidas.

Se ben é un vehículo con tracción ás catro rodas, non se trata dun todoterreo puro senón dun todocamiño. Cómpre dicir que este modelo vai encamiñado a clientes que, atraidos pola estética e aptitudes dun todoterreo, non queiran perder a comodidade e versatilidade dun turismo.

Esta versatilidade é posible grazas ao equilibrio acadado entre as suspensións e o sistema de tracción desenvolvido para que -dun xeito inicial- o IX 35 actúe como un tracción dianteira, procedendo de maneira gradual a tracción traseira só cando percibe perdas de tracción. O devandito mecanismo regúlase electricamente, tendo a posibilidade de bloquear -mediante un mando "Lock"- o diferencial central, ideal para pisos moi esvaradíos (e que se desconecta de maneira automática superados os 40 quilómetros por hora).

Cunha estética espectacular que denota forza e vangardismo, dispón no seu interior dun bo estudo ergonómico. Salientar que a capacidade interior é moi boa e os acabados máis o deseño fican ben logrados. Tódolos mandos son de accionamento moi suave, en xeral o vehí-

> "A capacidade de aceleración, de freada e de cambio de traxectoria son propios dun turismo actual

> O que abraia é a súa capacidade de tracción en terreo esvaradío e a súa docilidade

culo non ten nada que ver co tento basto dos todoterreos máis extremos.

A visibilidade é boa, e agradécese, por tratarse dun vehículo cunhas dimensións de: 4,41 metros de longo, 1,82 de ancho e 1,67 de alto. O equipamento é ben amplo, mesmo dispoñemos dunha pantalla de visión traseira (no cadro de instrumentos), feito que fai máis sinxela a acción de aparcar.

Dende un punto de vista dinámico, hai que recoñecer que vai realmente ben. En estrada convencional é moito máis áxil que un todoterreo puro. A capacidade de aceleración, de freada e de cambio de traxectoria son propios dun turismo actual e, amais disto, poderemos penetrar en pistas forestais sen complexos. A altura libre ao chan é moito maior da agardada. Asemade, mesmo nos permite saír de situacións imposibles para un turismo convencional. Emporiso, non permite a práctica de todoterreo extremo.

O que abraia é a súa capacidade de tracción en terreo esvaradío e a súa doci-

Ahora tienes un Golf Advance TDI 105 CV por 17.500 €*

Reconócelo. No es tu mano lo que no te deja pasar página, es tu cabeza. Por eso sigues mirándolo. El deseo no te deja apartar la vista. Te atrae su carácter, ese que es capaz de devolverte la mirada. Es inconfundible y sus líneas ya se han quedado grabadas en tu retina. Su inconformismo te encanta. Y sabes que ya es demasiado tarde, porque quizás consigas dejar de mirarlo, pero sabes que tu cabeza... no pasará página.

Plan 2000E incluido.

Llantas de aleación | Faros antiniebla | Anclajes Isofix | 7 airbags | Conexión USB | Apoyabrazos delantero | Climatic | Volante de cuero | 5 Estrellas Euro NCAP | Ordenador de a bordo | Radio CD con mp3 y 8 altavoces | ESP, ABS, EDS y ASR

1 árbol para neutralizar el CO_2 de tus primeros 2.346 km (entra en ProgramaCO2Neutral.com y neutraliza toda emisiones)

Golf

*P.V.P recomendado en Península y Baleares de 17.500 € para comunidades adheridas al Plan 2000E para un Golf Advance 1.6 TDI 105 CV BlueMotion Technology 3 puertas con paquete Advance Plus. (IVA del 16%, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan 2000E incluidos). Oferta válida hasta finalización del Plan 2000E supeditado a disponibilidad de cupos en cada concesión. Modelo visualizado: Golf Sport con paquete deportivo R-Line. Gama Golf: consumo medio (l/100km): de 4,1 a 8,4. Emisión de CO_2 (g/km): de 107 a 199.

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

Ambicioso
Hyundai IX 35

ficha técnica

Motor: 2.0 CRDi
Cilindrada: 1.995 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña
Inxección: Turbodiésel Inxección directa Common Rail
Potencia máxima en cv / rpm: 184 / 4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 39,2 / 1.800-2.500
Tracción: Tracción total con xestión electrónica do reparto de tracción + TCS
Caixa de velocidades: automática
Número de velocidades: 6
Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos macizos
Lonxitude total: 4.410 mm
Número de prazas: 5
Volume de carga mín. / máx. (litros): 591 / 1.436
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 58 litros
Altura libre ao solo: 170 mm
Prezo: 33.000 euros

lidade. Circulando por pistas forestais, é quen de desprazarse a moi alta velocidade con total seguridade e comodidade.

Engadir que este eficaz sistema de tracción permite que os consumos sexan moi reducidos, xa que evita os rozamentos internos da tracción total cando esta non é precisa.

Non vos podemos dar referencias dos consumos reais de combustible, aínda que coa tecnoloxía empregada a eficiencia enerxética debe ser elevada. Isto está moi ben para un vehículo equipado na versión probada: cun motor 2.0 turbodiésel, con 184 cabalos que imprimía moita soltura ao Hyundai IX35.

Este propulsor resulta moi elástico o que, combinado coa boa resposta da caixa de cambios automática, propicia unha condución moi gratificante.

En resumo: unha boa escolla para os que procuren un vehículo todocamiño cunha relación calidade/prezo realmente atractiva.

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
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

Moto Sport
Venta y Reparación
Cruce de Picaños, 3 Baixo
15.702 Santiago de Compostela
T. 981 522 454
M. 629 793 714

Movementos de vangarda

[1977] Ó volante do repetido Ferrari 312 T2, Niki Lauda observou desde o máis alto un momento capital no automobilismo moderno: os primeiros pasos de Gilles Villeneuve e tres descubrimentos xeniais en fase experimental: o coche-ala de Chapman, o Renault turbo e as Michelin radiais.

No 1977 houbo que enterrar a Carlos Pace, falecido en accidente aéreo, e a Tom Pryce, envolto no accidente máis salvaxe que imaxinar se poida. O galés Pryce circulaba a bordo do Shadow DN8 por Kyalami adiante cando á altura da recta principal dous antiincendios cruzan a pista para extinguir unhas fumaredas no Shadow de Renzo Zorzi. Por efecto do rasante Tom non deu reaccionado a tempo e desfixo ó pobre de Jansen Van Vuuren, que saíu despedido coma un trapo. O inverosímil da desgracia foi que a bombona do extintor petou de cheo no casco de Pryce quen, medio morto, foi escorréndose inerte co pé do acelerador pisado ata o final da recta, a onde se foi espetar non sen antes levar por diante medio Ligier do alucinado Laffite.

A crónica da competencia deportiva empeza en Buenos Aires co debut vitorioso do Wolf WR1 de Jody Scheckter. O recente campión James Hunt liga as tres primeiras poles. Mónaco reservou un final apoteósico con Lauda a escasos metros de Scheckter e catro pilotos rabiosos pelexando o terceiro posto. Candidatos firmes a ganar por talento como Fittipaldi, Peterson ou Regazzoni pasaron o ano desaproveitados en purrelas de coches (Copersucar, Tyrrell e Ensign). En Silverstone todo eran bromas co ruído do turbo Renault tripulado por Jean-Pierre Jabouille. Mario Andretti con Lotus queda de terceiro no campionato a pesar de dominar en número de vitorias, poles e voltas rápidas. O Grosser Preis von Deutschland desprázase de Nürburgring, condenado desde o accidente de Lauda, a Hockenheim. En Ferrari, que sempre dá para falar, produciuse o aparecemento de Gilles Villeneuve, un canadiano de sangue quente que en Silverstone ós mandos dun McLaren oficial non deixou maldita curva sen derrapar.

A cal máis rabudo

O amarguexo que desencadeou Niki Lauda na casa de Maranello ó perder o título na última carreira por abandonar a proba voluntariamente combinouse cun clima de dúbidas en torno ás secuelas psicolóxicas do accidente de Nürburgring-76. Estas suspicacias mailo temperamento indomable do vienés motivou en don Enzo desconfianza suficiente para que un Reutemann acabado de chegar tivese consideración de primeiro piloto. Ante tal afrenta, o piloto austríaco reaccionou cunha tranquilidade encima do coche que lle permitiu facer contas a falta de dúas probas e, co título no peto, deixar plantado o equipo.

Niki Lauda logra tres noves, igual ca Jody Scheckter e Hames Hunt, pero renova os dous títulos mundiais con podios a discreción. O 312 versión T2 non sería o coche máis moderno, pero Ferrari repetiu como campión dos construtores insistindo co requeteprobado motor B12 015 de doce cilindros opostos. A color ferrari, combinada co aluminio dos aleróns, dotou de identidade os 312 serie T, polo tanto hai que fixarse nas extravagantes tomas de aire no frontal da cabina para darlle co ADN.

Nos catro anos de relacións Lauda-Ferrari, o vienés rentoulle ó negocio do vello Commendatore con quince triunfos, cinco títulos mundiais, maila propagandística queimada de Nürburgring. Desnamoráronse dúas carreiras antes do final e as palabras bonitas de antes "[Enzo] En carreira enseguida se lle ven dotes de seguridade e determinación. Eu compároo con Collins en estilo e comportamento" ou "[Niki] Se ganas con Ferrari es o máis grande. Se non o fas… es o máis grande idiota" trocáronse en aldraxes mutuas "—Ganaches ti, xudeu. —Estás no teu dereito; os insultos van incluídos na tarifa".

"Sofisticación" é a palabra

A casa francesa de turismos Renault irrompe na fórmula 1 a petardazos. Rachando cos tradicionais propulsores atmosféricos de 3 litros, amáñase para extraer a mesma potencia co Renault RS01 1.5 turbo. Os efectos desta modalidade de alimentación, que non estaba prohibida pero si esquecida ou descartada por todos os fabricantes, eran os mesmos cós dos compresores utilizados no Alfetta do 1950: un axente externo introducía na cámara a mestura coa presión necesaria para encher toda a capacidade do cilindro. Fronte a aquel sistema, a presurización con turbo entraba cos gases de escape pero requiría un mínimo de revolucións para actuar, o cal constituíu unha fonte inesgotable de problemas por causa de que o caudal de potencia era entregado de modo tosco, retardado e discontinuo.

No capítulo de rodas, a tradicional carcasa de lonas superpostas en sentido oblicuo provocaba tal rozamento entre as capas de goma que axiña quencían e se deformaban. Foi Michelin, embarcada con Renault, quen veu substituír a morfoloxía diagonal polo concepto de pneumático radial, co entramado de fibras en perpendicular á dirección da rodaxe. Todo eran vantaxes: flancos flexibles para absorber os accidentes do terreo e cinto metálico reforzado na banda de rodaxe para prolongar a vida da roda sen perder enerxía.

A enxeñoso nada lle ganou a un dos maiores avances da historia en termos de aerodinámica: o chamado "efecto-solo". O equipo de enxeñería da casa Lotus argallou o Type 78, un John Player 'Spacial' que transformaba a corrente de aire subterránea en carga vertical. Experimentando o perfilado do fondo do coche no túnel de vento do Imperial College conseguiron que se pegara á pista de tal maneira que acrecentou substancialmente o umbral de agarre, sobre todo nas curvas de alta velocidade.

Co turbo debaixo do brazo

Renault, antes de facer festa polo debut en Silverstone-77, pola primeira chegada á meta en Mónaco-78, e pola primeira vitoria en Dijon-Prenois-79 deu os pasos necesarios con doses inquebrantables de fe, esforzo e paciencia. Todo empezou na petroleira Elf, onde se movía un aire innovador inspirado por François Guiter. Ó desvincularse de Matra, Elf buscou outro socio que non se dese atrás en proxectos de investigación ligados ó deporte automobilístico de alto nivel. Viry-Châtillon, centro de competición da Renault, aceptou o reto e alá mandou a Bernard Dudot a California á sede de Garrett a formarse e a constrastar as súas intuicións sobre a alimentación presurizada con turbina.

Desde que deron igualado a potencia dos bólidos da fórmula 1 con motores de 1.500 cc., presentóuselles un punto conflitivo que resolver referente ó intervalo de resposta ó acelerador. Ese retardo típico nos reflexos do motor á acción do pedal converteuse no tormento de Dudot durante anos ata que a moda dos turbos se foi estendendo ós demais fabricantes e entre todos corrixiron as eivas de resistencia e flexibilidade con materiais novos e xestións electrónicas máis complexas. En determinada ocasión en que o escepticismo creara dúbidas pola lentitude na posta a punto do proxecto, Keith Duckworth, cocreador do Cosworth DFV, mostrara curiosidade por coñecer os planos do motor e sen darse conta revitalizou os ánimos en Renault.

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	EUA1	ESP	MON	BEL	SUE	FRA	GBR	GER	AUT	HOL	ITA	EUA2	CAN	XAP	TOTAL
1	Niki Lauda	-	4	9	6 P	-	6	6	-	2	6	9	6 P	9	6	3	-		72
2	Jody Scheckter	9	-	6	4	4	9	-	-	-	-	6 P	-	4	-	4	9	-	55
3	Mario Andretti	2	-	-	9	9 P	2	- P	1 P	9 P	-	-	-	- P	9	6	- P	- P	47
4	Carlos Reutemann	4	9	-	-	6	4	-	4	1	-	3	3	1	-	1	-	6	42
5	James Hunt	- P	6 P	3 P	-	-	-	-	-	4	9 P	-	-	-	- P	9 P	-	9	40

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari	312 T2	Ferrari	Lauda / Reutemann	Ferrari
2	John Player Special Lotus	Type 78	Ford Cosworth	Andretti / Nilsson	John Player Special
3	Marlboro McLaren	M26	Ford Cosworth	Hunt / Mass	Marlboro

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

Coleccionable A Fórmula 1 1978

Sempre Chapman

[1978] O superLotus 79 revolucionou para sempre a enxeñería aerodinámica no deporte do automóbil. Sobre un principio físico que tramullou o meigo de Colin Chapman, deuse en falar de efecto-solo, wing-car, faixas… Con nome propio grelaron Andretti, Murray, Balestre e Watkins.

Aínda estando ós baños en Eivissa, a Colin Chapman non lle cocía o xenio sen andar cavilando. Un día tomando o sol disque lle deu por matinar nun reformulamento xeral dos conceptos aerodinámicos aplicados nos autos de carreiras. Nese empeño citou un grupo de expertos ilustres integrado por Ralph Bellamy, Tony Southgate, Tony Rudd, Peter Wright, Martin Ogilvie e Geoff Aldridge. Como obxectivo prioritario fixouse ordenar ideas e observar posibilidades de investigación novas ou a medio explorar. Tony Rudd e Peter Wright tiñan ensaiado con algo enigmático de cando nos tempos de BRM detectaran forzas ó rodar a poucos centímetros do asfalto, algo que ata daquela ningún se parara a analizar nin sequera para determinar se tiña efectos positivos ou todo o contrario.

O título de Andretti está un pelín infravalorado cando se subordina á magnitude do enxeño que portaba oculto entre as vísceras o Lotus Type 79 de Ketteringham Hall. Desde que en agosto do 76 se deron de conta de que posuían o graal do efecto-solo (Tony Rudd e Peter Wright illaron os efectos da presión exercida na superficie oca que se forma entre o piso e o fondo dun coche cando este avanza), os homes de Lotus sabían que era cuestión de afinar o mecanismo e de buscar sintonía entre todos os elementos, e por eso botaron un ano amansando no Type 78.

Tempo lles ía sendo, pois levaban demasiadas lúas sen decidir que o título ía ir parar ó piloto que naquel momento sentase nun Lotus; ademais, desta vez Colin Chapman preferiu xogar ó despiste a andarse deixando copiar os inventos coma sempre. Os afortunados foron os cus de Mario Andretti e Ronnie Peterson, que en paz estea.

Señoras e señores: o coche-ala

Sumada a experiencia dos sabios á intuición do mago Chapman de multiplicar os efectos dos aleróns creando unha estrutura alar toda ela, ordenaron de perfilar os baixos de maneira que o rozamento co aire orixinase o fenómeno inverso á sustentación que mantén en voo as aeronaves e cubrírono todo con carrocería de monopraza. Nada máis houbo que amecer unhas faixas laterais móbiles que, acomodándose en todo momento á superficie do terreo, bloqueasen o escape de aire por debaixo dos pontóns.

O perfil interno dos fondos xeraba presións que empuxaban o coche contra o piso en proporción á velocidade, como consecuencia do cal canto máis se pisaba maior presión vertical, maior peso, maior agarre e un paso por curva condenadamente veloz. Black beauty, como lle deron en chamar, rebaixaba ata un segundo por volta os tempos que se estaban de facer pola vantaxe de pasar as curvas desafiando a forza centrífuga co pé a taco. A última xenialidade do artefacto era que funcionaba diante dos fociños dos desconfiados que especulaban con que as faixas tapaban un diferencial milagroso.

"Por favor, non me deixe, profesor"

Entre os non-Lotus despuntaron os homes-Ferrari, Reutemann e Villeneuve. Por culpa de que o 312 T3 acusou demasiado a falta de adaptación ós Michelin radiais novos, Carlos empezou a cargar co estigma de mexeriqueiro, mentres que Gilles deu en acentuar unha imaxe de piloto terremoto que lle valeu a denominación de 'piccolo principe della distruzione'.

Niki Lauda, campión vixente, pasárase á Brabham de Bernie Ecclestone, para quen Gordon Murray deseñou un wing-car radical: o BT46B fun-car. Esta peza de museo debutou ganando, pero foi denunciada por ilegal. "Empecei a modificar o meu estilo de conducir. Cada vez que o coche non seguía o golpe de volante, había que pisar máis forte o acelerador en vez de levantar o pé".

1978 é un ano negro, xa non pola color do Lotus 79, senón polo loito en recordo de dous pilotos suecos: Gunnar Nilsson por causa dun cancro de testículo e Ronnie Peterson polo carallo dun botón. En Monza, aínda ben non chegaran os coches ás posicións de formación, o signore Restelli non aguantou quietiño e gramou no botón da saída precipitadamente de maneira que os máis atrasados pillaron os de diante a medio arrancar e formouse unha apilada de dez bólidos. Nin a bravura de Hunt e Depailler para metérense no medio da lumeirada do Lotus cos depósitos ata arriba deron librado a Peterson, coas pernas esmagadas e queimaduras no peito e no ombro. E eso que daquela xa traballaba Sid Watkins, profesor de neurocirurxía do London Hospital contratado por Bernie Ecclestone na primavera para facerse cargo dos servizos médicos nos circuítos. Aquel día o profesor aínda non pintaba nada e era motivo de reticencias a pesar de que xente do peso de Stewart e Lauda defendesen a quen escoitou as derradeiras palabras do sueco loiro: "Por favor, non me deixe, profesor".

Paixón italiana á americana

Xa daquela Mario Andretti tíñase ganado un respecto, bagaxe profesional, recoñecemento internacional, un punto de embaixador do automobilismo, formación técnica, cultura automobilística ós dous lados do Atlántico e paixón ilimitada polas carreiras. Diríase mellor passione, pois ten raíces en Montona e Lucca, de onde emigrou ós Estados Unidos. "Ós cinco anos vin chorar a miña nai. Chorar de desespero porque non había que levar á mesa"; "Meu pai administraba leiras. A guerra pasou por alí. Aconséllolles ós que ven a guerra como episodios da historia que non perdan unha, para velo. Reuníronnos nun campo (de refuxiados) en Lucca. Viviamos de subsidios. Tiña quince anos cando marchou a tribu: meu irmán, miña irmá, meus pais, meus avós e eu".

Mario progresou socialmente dando sentido ó que se coñece como 'soño americano' sobre pistas de cinza primeiro e máis adiante no campionato USAC, do que se proclamou vencedor con 25 anos. "Non renego nin do meu pasado nin da miña cultura. Pero Italia nada me ofreceu". Aproveitando as excusións da F1 a Watkins Glen e o tirón que tiña para un italiano emular o ídolo Ascari, Andretti non resistiu a tentación de probarse no campionato internacional. Do 68 ó 74 non deu acougado na fórmula-un, e así andaba de Lotus para March, de Ferrari para Parnelli ó mesmo tempo que corría a Indy e as 500 millas de Indianapolis, onde concursou 29 veces co saldo de unha vitoria. Máis ou menos enganchado, botou na F1 catorce anos. Finalmente, acabou caendo en Lotus en plena explosión do efecto-solo, e en certa maneira o campionato do 78 en favor do italo-americano fai xustiza a unha traxectoria exemplar de valores sentimentais no universo do automobilismo.

Final feliz, pero non tanto. "O meu campionato chegou de modo inesperado e amargo. Foi un momento tan doce para min como doloroso pola morte de Ronnie Peterson. Hoxe non podo recordar a un sen o outro. Aparécenseme os dous xuntos. Non os dou separado. Non podo pensar nese día sen pensar en Ronnie. Éme imposible. Se non pasara o accidente, sería o momento máis emocionante da miña carreira".

> "Black beauty, como lle deron en chamar, rebaixaba ata un segundo por volta os tempos que se estaban de facer

> "Gilles deu en acentuar unha imaxe de piloto terremoto que lle valeu a denominación de 'piccolo principe della distruzione'

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	EUA1	MON	BEL	ESP	SUE	FRA	GBR	GER	AUT	HOL	ITA	EUA2	CAN	TOTAL
1	Mario Andretti	9 P	3	-	6	-	9 P	9 P	- P	9	-	9 P	-	9 P	1 P	- P	-	64
2	Ronnie Peterson	2	- P	9	3	-	6	6	4	6	- P	-	9 P	6	-			51
3	Carlos Reutemann	-	9	-	9 P	- P	4	-	-	-	9	-	-	-	4	9	4	48
4	Niki Lauda	6	4	- P	-	6	-	-	9	-	6	-	-	4	9	-	-	44
5	Patrick Depailler	4	-	6	4	9	-	-	-	-	3	-	6	-	-	-	2	34

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	John Player Team Lotus	Type 79	Ford Cosworth	Andretti / Peterson	John Player Special
2	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	312 T3	Ferrari	Reutemann / Villeneuve	Ferrari
3	Parmalat Racing Team	BT46	Alfa Romeo	Lauda / Watson	Parmalat

Arre turbo

[1979] Sen o Ferrari 312T4 wing-car ser un cochazo nin Jody Scheckter un fenómeno, ámbolos dous colleitaron os títulos; así e todo, non trascenderon tanto coma a primeira vitoria dun motor turbo nin coma as catro últimas voltas de Villeneuve e Arnoux en Dijon, todo no mesmo día.

O campionato tivo un empezo explosivo a ritmo dos Ligier JS11 de Jacques Laffite e Patrick Depailler. Caían vitorias a eito mentres non lle colleron o punto Ferrari e Williams. A excepción saltou no Grand Prix de France, onde o arrase total do Renault RS10 desatrancou os achaques do aínda mexeriqueiro motor EF1 turbo. Desde aquel día contaminouse entre os principais equipos o interese por experimentar con motores presurizados, a 38 anos de distancia dos cincuenteiros Alfa de compresor.

Empataron a vitorias Scheckter e Villeneuve pero, aplicadas as retencións dos catro mellores resultados de cada metade, segundo establecía o regulamento, Jody Scheckter relegou a Gilles Villeneuve á segunda posición por catro puntos netos. O sudafricano de devanceiros lituanos estaba descoñecido, como ben atinou Enzo Ferrari: "audaz combatente, pero tamén un racional calculador de resultados intermedios, cualidade esta que probablemente ninguén lle atribuiría antes".

» Ghuapo ghuapo non é

"Pero ás veces os coches máis contrafeitos tamén son os máis rápidos" apurouse a defendelo Enzo Ferrari. O 312 Ferrari en versión T4 tiraba para atrás, empezando polo alerón medio colgando e rematando pola carrocería superancha chea de chapa ondulada como para compensar o deficitario efecto-solo. El púidolles a todos os rivais nos capítulos de potencia e regularidade pola robustez mecánica do requeteprobado propulsor de doce cilindros opostos. Mentres que ó seu favor sumaba o uso en exclusiva das Michelin radiais de xeración avanzada, na súa contra fixoo cada vez menos competitivo a morfoloxía plana do motor, que non axudaba gran cousa a tirar proveito do cada vez máis estudado efecto de succión que exercían os baixos contra o solo.

Atrás da Scuderia reubicáronse na táboa de fabricantes Williams-Saudia e Ligier-Gitanes. Os bleus fardaban de franceses en enxeñería, mecánica, patrocinio e ata en pilotos, pero tiveron que apear o Matra 12V do JS11 e encaixar no seu sitio o Cosworth 8V dos ingleses, que os propulsou a encadear un inicio de temporada prometedor. Un espírito máis internacional inspiraba o equipo de Frank Williams, que lucía nas chapas do FW07 lemas en alfabeto árabe. A máquina nova do ferragancheiro de Frank, afinada á maneira de Patrick Head, fixolle despegarse da maioría dos clientes DFV na última fase do campionato cando xa non tivo tempo de reaccionar ante a regularidade de Ferrari.

Renault-Elf levou con discreción os seus 26 puntiños, as seis poles, as dúas voltas rápidas e a vitoria de Jabouille. E Lotus? Inexplicablemente o Lotus 80 non conecta coa evolución natural do modelo 79, vixente campión, e viu como lle pasaron por diante evolucións do efecto-solo plaxiado por todomaríasantísima. Coa xeneralización do coche-ala, Lotus esmoreceu engulido polo propio enxeño que acababa de crear.

» Jody sostenuto, Gilles vivacissimo

O asilvestrado de Jody supuraba tal fogaxe que chamou a atención de Teddy Mayer (McLaren) e Colin Chapman (Lotus). Todo feromonas, Scheckter tivéraas bravas con Fittipaldi, Cevert e con oito damnificados na primeira volta en Silverstone-73. Cinco anos entre Tyrrell e Wolf fixéronlle acougar, de modo que a Italia chegou aplacado, con muller e fillos e as ideas clariñas: "Antes o meu obxectivo era ser o piloto máis rápido do mundo. Eso acabouse. Agora quero ser o piloto máis intelixente do mundo". No clímax da súa madurez profesional ganou o título do 1979, enxendrou a Tomas e deixou todo con trinta anos.

Legou para sempre a vitoria co Tyrrell P34 de seis rodas en Anderstorp-76, o debut triunfal do Wolf en Buenos Aires-77 e o derradeiro campionato dun piloto Ferrari no século XX. Máis alá da velocidade, posuía un sentido singular en facer polos puntos obtidos. Resulta irónico que no final da vida deportiva canalizara o seu temperamento representando os intereses da asociación de pilotos. No plano persoal transmitiu un perfil bastante plano, e aínda cando, dado que adoptou como pai espiritual ó fosco de Denny Hulme.

Co número 12 estampado na chapa ondulada do Ferrari, Villeneuve empezou a crear o mito ventisette valéndose de trazos propios do expresionismo. Desde aquela, na nosa memoria visual e no fondo emocional sempre hai un recullo para que pervivan a entrada en tres rodas nos garaxes de Zandvoort botando por terra as aspiracións ó campionato e a regueifa con Arnoux en Dijon. O piloto canadiano, antítese do sudafricano, convertía actos instintivos en lenda e encarnou durante vinte anos o ferrarismo, entendido como un alimento para os sentidos.

Show Ville

Grand Prix de France en Dijon-Prénois, primeiro de xullo do 1979. Por fin se ventaba a saída do túnel para o motor turbo, ergo para Renault. Aínda encima de correrse en Francia, os dous pilotos que guiaban os RS10 turbocomprimidos, Jean-Pierre Jabouille e René Arnoux, eran franceses. Foi entón cando xurdiu outro francoparlante con acento do Quebec: Gilles Villeneuve.

Catro voltas para acabar: Ville xa non dá pillado a Jabouille, cabeza de carreira a 15 segundos. Por detrás do Ferrari aproxímase o Renault de Arnoux. Con dúas saídas da aspiración, máis intimidatorias ca decididas, o coche amarelo presiona o coche colorado no final da recta da Fouine e fórzao a arrastrar a roda exterior dianteira, xa bastante castigada polo que se ve. De momento, mantéñense as posicións: segundo e terceiro. Tres voltas para acabar: René vénlle comendo as papas, sae da succión e enfila o lado interior do curvón Villeroy. En paralelo con el, Ville aguanta polo lado de fóra ata acabar os 200 metros de curva en ferradura. No treito de enlazadas subsecuente, as eses de Sablières, ensaia a trazar polos ocos, pero non dá chegado a eles. Dúas voltas para acabar: O Ferrari número 12 pasa pola meta sen chegar de todo ó cu do Renault, pero tanto lle ten; Ville tira o o coche ó lado interno de Villeroy antes de tempo arrastrando as rodas dianteiras varias ducias de metros ata que á altura de Arnoux vai adquirindo vantaxe por circular pegado á corda da curva. O francés non segue polo exterior; levanta o pé e guía pola zona limpa detrás do Ferrari. Vese que vai máis sobrado, xa que non se descolga tanto coma Villeneuve cando lle toca ir por detrás. Visualmente percíbense as dúas máquinas ó límite. Se puideran expresarse, bufarían os escapes, fungaría o turbo, carpirían os freos, roñarían as suspensións, laiarían as rodas.

Última volta: Arnoux sae pegado de Pouas, a curva de entrada á meta, e intenta pasalo pero decátase de que, se lle adianta no medio da Fouine, Ville devolveralle a xogada na entrada ó curvón. Así pois, mantén a velocidade ó rabo do Ferrari. Ville veo vir e déixalle o lado de dentro. A segunda posición está moi cara. Gilles confía en que o T4 aguante unha volta máis. Como se quixera nubrarlle a visión ó perseguidor, mete outra fumegante arrastrada de 30 metros coa roda exterior dianteira para manterse en paralelo durante a lonxitude total da curva de marras. No ápice acaba capitulando, pero no primeiro furadiño que encontra nas revoltas mete o bico ata emparellarse. Pasan as eses turrando e culebreando nos límites do equilibrismo. Nese momento Jean-Pierre Jabouille proclámase vencedor de Dijon-79, 14"59 antes de Gilles Villeneuve e 14"83 de René Arnoux. O parisino vía recompensados os anos pouco gratos dedicados como especialista de posta a punto nas medras do primeiro turbomotor da fórmula 1, mentres que os dous tarabelos que se lle empoleiraron no podio levaron a competencia deportiva con automóbiles ó terreo do espectáculo como nunca antes se vira.

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	EUA1	ESP	BEL	MON	FRA	GBR	GER	AUT	HOL	ITA	CAN	EUA2	TOTAL
1	Jody Scheckter	-	(1)	6	6	(3)	9	9 P	-	(2)	3	3	6	9	(3)	-	51 (60)
2	Gilles Villeneuve	-	2	9	9 P	-	-	-	6	-	-	6	-	6	(6)	9	47 (53)
3	Alan Jones	-	-	-	4	-	-	-	(3)	- P	9	9	9	-	9 P	- P	40 (43)
4	Jacques Laffite	9 P	9 P	-	-	- P	6 P	-	-	-	4	4	4	-	-	-	36
5	Clay Regazzoni	-	-	-	-	-	-	6	(1)	9	6	(2)	-	4	4	-	29 (32)

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	312 T4	Ferrari	Scheckter / Villeneuve	Ferrari
2	Albilad Saudia Racing Team	FW07	Ford Cosworth	Jones / Regazzoni	Saudia
3	Ligier Gitanes	JS11	Ford Cosworth	Laffite / Depailler	Gitanes

Sitio para Williams

[1980] Control, negocio e diñeiro desataron unha guerra de poder entre a FISA de Balestre e a FOCA de Ecclestone. De par dos politiqueos alterouse o stablishment de escuderías; á licenciatura da Williams en postos de honra asistiron co rabo entre as pernas Lotus, Ferrari e Tyrrell.

Williams, Ligier, Brabham e Renault desaloxaron dos postos de preferencia ós Lotus, Tyrrell, McLaren e Ferrari, xa que ningunha destas paradigmáticas marcas deu superado os 15 puntos combinando os resultados dos dous pilotos.

Lotus e Ferrari, Ferrari e Lotus, produtos saídos da F1, botarán anos roendo corda ó ritmo que lles marquen outros, outros que se adaptaron mellor á modernidade sobre a base das estruturas técnicas e de organización creadas polos agora derrotados. Caeuse nesta conxuntura nada máis empezar a temporada, ó combinárense desde cadansúa fronte o poderío de Alan Jones na montura FW de Frank Williams, a consistencia do Brabham de Nelson Piquet, os onmipresentes *ligiers* Laffite e Pironi e o empuxe dos motores turbo que montaba Renault.

Baleiro de poder

En pleno xaneiro recibiron o circo da fórmula 1 Buenos Aires e Interlagos, aínda que doese meter o coche naquelas pistas. Piquet e Jones, camuflados entre os sempre candidatos Ferrari e Lotus, anunciaron as súas intencións no circuíto arxentino, relegando o resto a máis dun minuto. Ós quince días Renault impuxo a vantaxe en altitude dos motores sobrealimentados varrendo en cualificación (Jabouille), carreira (Arnoux) e volta rápida.

En Sudáfrica o podio enteiramente francés quedou en anécdota cando Jean-Marie Balestre, presidente da FISA, foi intimidado polos matóns de Ecclestone. A falta de entendemento púxose de manifesto no GP de España, que acabou invalidado por culpa da refregas extradeportivas entre a federación (FISA) e os construtores (FOCA).

O que non ten remedio é quedar sen freos a 280 km/h. O Ensign N180 deixou a Gianclaudio Regazzoni con bigote pero sen pernas na pista californiana de Long Beach. E disque tamén debeu de ser por fallo mecánico que Patrick Depailler deixara de fumar para sempre, entrenándose en Hockenheim no Alfa Romeo 179 contra o raíl a máis de 200.

A partir do Jarama, venceron Jones e Piquet, non sendo Alemaña (Laffite con mellor coche que equipo) e Austria (Jabouille cun Renault turbo duro coma o cristal). De modo que Alan e Nelson presentáronse en Montreal igualados a puntos e compartindo a primeira rea da saída. Ós cen metros provocaron unha apilada que obrigou a Piquet a subir no coche de reserva. No reinicio da proba o brasileiro pasoulles a todos, doente pola manobra de Jones, ata que o motor Ford empezou a fumear. Un día Jones xurara…

Flor de toxo

A finais dos setenta forxáronse vínculos como Villeneuve-Ferrari ou Laffite-Ligier, pero ningún chegou a ser tan produtivo coma o establecido entre Jones-Williams. Alan Jones fixo posible que Williams dera un salto cualitativo entre o Lotus superaerodinámico, o Renault turboalimentado e a cadea de éxitos da eterna Ferrari. Serían desagradables de carácter, pero Frank e Alan xuntos potenciaron a determinación e o esforzo ata materializalo en senllos títulos mundiais de construtores e pilotos. "Alan Jones era un home entre homes. Foi divertido compartir momentos con el. Nunca necesitaba apoio mental, porque o seu carácter é decidido e con ansia de vitorias. Non necesita ningún trato especial, e é así como ten que ser. Eu non teño por que andarlle preguntando a un corredor se é feliz ou se ten que cambiar os calzoncillos".

O pequeño Alan levaba dentro o formigo: "Ferrari e BRM ofrecéronlle a meu pai correr en Europa. Tiña un fillo, terras e un garaxe, e non quixo. No seu sitio marchou [Jack] Brabham, que foi tres veces campión mundial". Un día enfilou a idea de ser campión do mundo e arrancou da casa: "Meu pai non quería que eu vise a magnitude do desastre [divorcio]. Mandoume para Inglaterra. Desembarquei en Londres ós vinte anos, con 50 libras no peto". Ata montar no primeiro fórmula-un endurecéuselle a pel competindo en fórmulas de promoción cando xa non era un cativo.

Se era de seu impopular, acabou de engordar a sona de australopiteco con ranciadas do tipo "Poucas veces puiden ter unha discusión decente e intelixente cunha muller", "Carlos [Reutemann] non debera chegar a piloto. Con ese físico está feito para concursos de beleza e non para outra cousa." ou "Polo menos non deixan que os discos toquen no chan" á pregunta de Mark Thatcher de se lle parecía que as rodas ían desempeñar un papel importante na carreira. Tampouco é que ganara a patadas, pois non son para desdeñar seis poles, once triunfos, un campionato, dous títulos de marcas e un subcampionato nos catro anos que botou na Albilad-Williams Racing Team.

A FOCA non é burra

Desde a súa constitución no 1974, ser asociado da FOCA (Formula One Constructors Association) case implicaba ter carné británico. Empezou defendendo intereses comúns dos equipos non só ante o ánimo de lucro dos organizadores das carreiras, senón tamén ante os ditados normativos da federación en materia deportiva e regulamentaria. Pero a organización de construtores non se tiña reivindicado demasiado ata que no 1978 reclamou os desaxustes desproporcionados entre ingresos e primas ofrecidas ós participantes, sen beneficio extra ningún en concepto de dereitos polas retransmisións televisadas. Aí foi cando Bernie Ecclestone, patrón do equipo Brabham, se erixiu en voceiro da FOCA para atacar a intromisión de Jean-Marie Balestre, o novo mandatario da FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile).

O francés Jean-Marie Balestre, co aval do presidente da FIA, o príncipe Metternich, parecía defender os equipos latinos Ferrari, Renault e Alfa Romeo por sacar da manga unha excusa beneficiosa para estes, os "legalistas", e prexudicial para os equipos-FOCA. A raposería consistía en vetar a montaxe das famosas faixas laterais, que selaban os baixos en beneficio do efecto-solo, aducindo que implicaba riscos aínda non ponderados en materia de seguridade. Para compensar a enerxía desbocada dos "equipos-turbo", as escuderías que tutelaba Bernard Ecclestone defendían o seu, argumentando en contra da supresión dos "ladrais", unha fonte de velocidade igual de poderosa e incontrolable ca os supermotores dos legalistas.

As discrepancias turbo-si turbo-non, ladrais-si ladrais-non disimulaban unha batalla de fondo entre Ecclestone e Balestre atrás do tesouro que agachaba a mina da F1 televisada. Calquera chispa prendía lume. En Zolder-80 instituíuse a sesión de conversa previa ás carreiras (briefing), ó que moitos pilotos, instrumentalizados polos propios equipos, responderon boicoteándoo. No Jarama acabouse de armar. Correr correuse, pero fóra de campionato e sen Ferraris, Alfas nin Renaults. Tratábase dun pulso por manexar os fios do poder. Mentres andaban a elas, a indiferencia do público e a reprobación dos patrocinadores condenaron aquela situación de inestabilidade, polo que non lles quedou máis remedio que avirse. Sería en marzo do 1981, coa sinatura do Tratado da Concordia.

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	EUA1	BEL	MON	FRA	GBR	GER	AUT	HOL	ITA	CAN	EUA2	TOTAL
1	Alan Jones	9 P	4	-	-	6 P	-	9	9	(4) P	6	-	6	9	9	67 (71)
2	Nelson Piquet	6	-	3	9 P	-	4	3	6	3	2	9	9	- P	-	54
3	Carlos Reutemann	-	-	2	-	4	9	1	4	6	4	(3)	(4)	6	6	42 (49)
4	Jacques Laffite	-	-	6	-	-	6	4 P	-	9	3	4	-	-	2	34
5	Didier Pironi	-	3	4	1	9	- P	6	- P	-	-	-	1	4	4	32

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Albilad Saudia Racing Team	FW 07 B	Ford Cosworth	Jones / Reutemann	Saudia
2	Ligier Gitanes	JS15	Ford Cosworth	Laffite / Pironi	Gitanes
3	Parmalat Racing Team	BT49	Ford Cosworth	Piquet / Zunino	Parmalat

Conducir un vehículo de motor é unha arela que levamos connosco ao longo da nosa adolescencia. Un primeiro paso pode ser un modelo de dúas rodas. Por que non unha Vespa?

Vespa unha icona do século XX

A sinxeleza feita lenda

■ FERNANDO CUADRADO | TEXTO
■ ARQUIVO SPRINT MOTOR | FOTOS

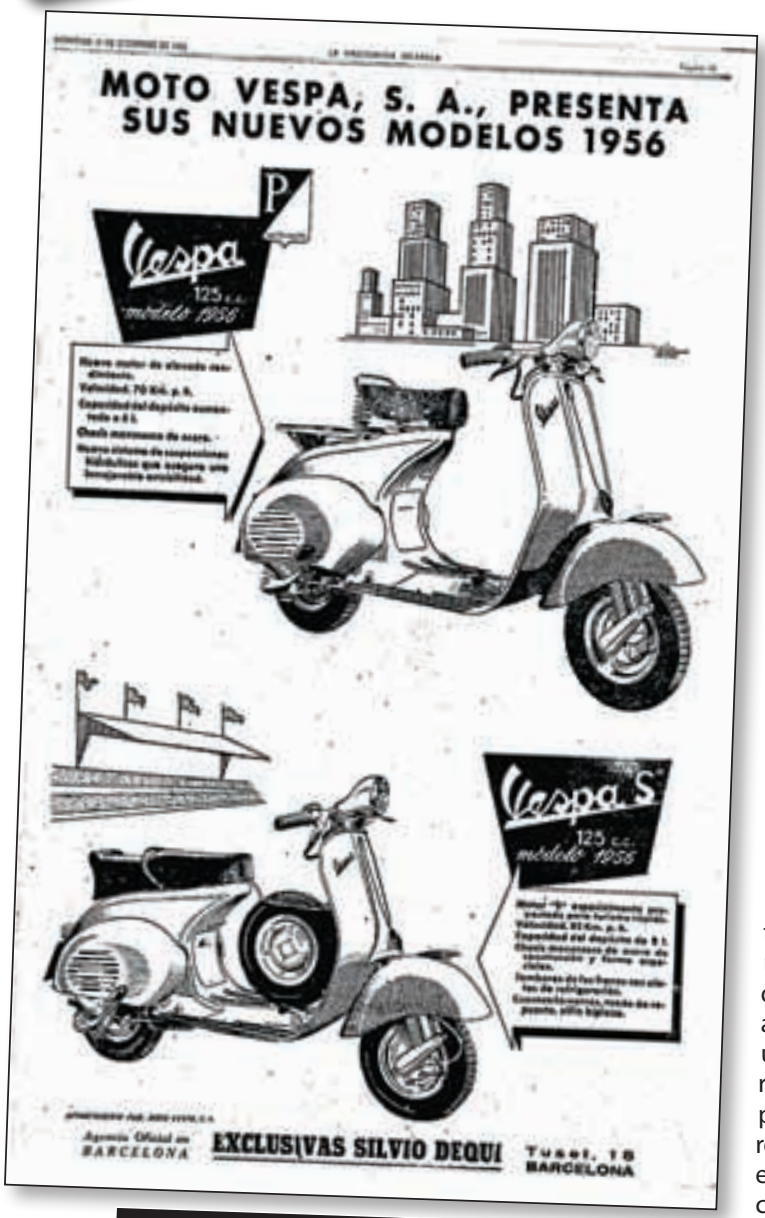
Unha idea revolucionaria é a miúdo o froito da comprensión intensa entre persoas excepcionais. Isto foi -de certo- o que aconteceu durante o encontro entre un enxeñeiro creativo e un emprendedor visionario, responsables de dar vida a unha lenda en 1946. Un grande éxito baseado na sinxeleza de seu.

Pois si, un dos vehículos máis empregados á hora de aprender a conducir é unha motocicleta Vespa, o popular *scooter* italiano. A súa manexabilidade, o seu curto radio de xiro ou o doado de mudar marchas co cambio no puño esquerdo poden ser parte do segredo do seu triunfo e popularidade.

Unha vez que xa sabemos manexar unha moto -e co correspondente permiso para circular no peto- son moitos os/as motoristas que consideran a posibilidade de mercar unha Vespa para comezar a facer os seus primeiros quilómetros, unhas rutas que ficarán rexistradas na súa memoria de por vida.

No seu deseño priman os criterios de ergonomía da condución. O bloque: cambio-motor-roda fai máis áxil a postura do condutor/a, alén de achegarlle unha mellor visibilidade cando a velocidade de cruceiro o permite. O pescozo resulta máis erguido que na posición alongada tan típica da condución cotiá. O *scooter* (concepto anterior á Vespa) tiña chasis de tubos, no lugar desta, na que a carrozaría aturaba cargas.

A súa feitura *abombada*, que evoca certo gusto *streamline* (ou aerodinámico), responde en realidade a precisas razóns aerodinámicas, xa que orienta o fluxo de ar encamiñado á refrixeración do motor, forzándoo a circular seguindo unha curva que o deriva cara o propulsor. A poética das formas aerodinámicas da Vespa expresa un enfoque de clara procedencia aeronáutica.



Así eran os anuncios de Vespa no ano 1956

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: 981 554 153
E-mail:tratamiento@cogami.es

Vespa
unha icona do século XX

Este foi o primeiro modelo do mítico *scooter*

O Paperino ("Parrulo Donald") foi o antecesor da Vespa

Un pouco de historia da empresa

A historia da Vespa é tamén a historia da compañía Piaggio, creada en 1884 por Rinaldo Piaggio. Logo de cinco anos de dedicarse ao negocio dos barcos na súa rexión, Rinaldo comezou a procurar novas actividades co gallo de expandirse. Piaggio&Co. subministraba accesorios navais aos construtores de barcos e iniciaba, ao tempo, a diversificación en terra firme con outras formas de transporte.

Antes de 1900 a compañía construía accesorios e partes para trens, en seis anos montaban unha división de transportes reducindo a súa actividade naval e trasladándose a Finale Ligure. Coa crise da Primeira Guerra Mundial, Piaggio&Co. viuse obrigada a producir armas e outros obxectos militares. Dun xeito abraiante, este feito deulle á empresa a oportunidade de ampliar os seus intereses coa introdución de aeroplanos e motores para botes. Dicir que os seus primeiros aeroplanos foron construídos en 1915. Emporiso, máis adiante abriron unha fábrica en Pisa (1917) e en Pontedera (1924) coa pretensión de apoiar a produción das catro industrias que agora amosaba o portafolios de Piaggio: botes, trens, aeroplanos e máquinas.

Entre 1937 e 1939 gañaron máis de 21 premios internacionais. Detrás destas vitorias esta a historia e a capacidade de proxecto de tres enxeñeiros aeronáuticos -Giovanni Pefia, Luigi Orlando e Corradino d'Ascanio- que, desde os anos vinte, marcarán o futuro dunha empresa que sempre se mantivo na vangarda da innovación tecnolóxica.

Tras a Segunda Guerra Mundial, Enrico Piaggio (fillo do fundador) a partir de diferentes valoracións económicas e consideracións sociolóxicas decide entrar no eido da mobilidade lixeira. De maneira que, grazas á colaboración dun proxectista e enxeñeiro aeronáutico xenial como Corradino d'Ascanio, nace unha nova forma de transporte de baixo custo e grande consumo: a Vespa. Desde aquel abril de 1946 (data na que saían os primeiros exemplares da factoría de Pontedera) téñense construído e comercializado arredor de 15 millóns de Vespas, en 114 países distintos.

Enrico Piaggio encargou aos seus enxeñeiros un *scooter* sinxelo e á vez innovador

Refachos

Piaggio tamén está presente na actualidade no sector dos Maxiscooter

Da primeira Vespa de 1946 (cos seus 98 cc) ás máis recentes versión lanzadas nos últimos anos, Piaggio ten producido uns 100 modelos diferentes. En todos estes anos, case 20.000 cambios foron feitos sobre o proxecto orixinal e máis de 15.000 partes foron substituídas. Sen esquecer as moitas versións de *La Cosa*, aparecida en 1987.

Para facérmonos cun destes *scooters*, a fórmula máis doada é achegarnos a un establecemento oficial da marca e "tirar de cheque". Outra opción é a de facérmonos cun vehículo de segunda man.

O mercado de ocasión ten unha oferta variada: podemos atopar dende unha moto dos anos 50 perfectamente restaurada (por un prezo igual ou superior ao dunha nova), até "un ferro" por uns 400 euros.

As Vespas de segunda man podémolas buscar a través de diversas vías: a busca en talleres de motos da cidade, en publicacións locais (anuncios por palabras), en medios de comunicación especializados no motor ou na Internet.

Cómpre dicir que a súa sona é tal que, no noso país, Vespa é a segunda marca máis coñecida, só superada pola Coca-Cola.

Un total de case 15 millóns de Vespas (nas súas diferentes versións) foron fabricadas no mundo desde 1946 até a actualidade.

O creador: Corradino d'Ascanio

Corradino d'Ascanio (1891-1981), deseñador industrial aeronáutico, figura como un dos precursores do helicóptero, colaborando no deseño do rotor xiratorio. En 1930 conquistou o *récord* mundial de sustentación e de distancia, fabricado cun motor Fiat A50s. Ese foi o soño da súa vida.

Durante 1943, en plena Segunda Guerra Mundial, o equipo técnico de Piaggio trasladábase a Biella. A Enrico Piaggio encomendóuselle entón o estudo de novas posibilidades produtivas para unha empresa aeronáutica que, naquela difícil conxuntura, sobrevivía grazas á produción de olas de aluminio, malia que a capacidade e experiencia técnica dos operarios tivesen unhas potencialidades ben máis elevadas.

Os enxeñeiros de Piaggio destacados en Biella sacaron o Mp5, un *scooter* baixo o alcume de *Paperino* (coñecido por nós como "Parrulo Donald") que se converteu no antecedente directo da Vespa. Así e todo, Enrico Piaggio non ficou satisfeito co resultado e quixo implicar no proxecto a Corradino d'Ascanio. D'Ascanio negouse a meter a man no traballo doutros e quixo comezar de cero. A comparación entre o *Paperino* e o deseño final da Vespa amosa un cambio substancial, tamén nos axuda a comprender o valor de arquetipo desta, malia a certas analoxías formais con respecto á creación do anterior bosquexo.

Corradino d'Ascanio presentou o problema en termos absolutos, quixo expresar un concepto novo de medio de transporte para facer unha achega positiva a todas as posibles expectativas e necesidades non expresadas do público.

O mesmo d'Ascanio dicía: "Ao non estar sometido a ningunha escravitude de motociclista, pensei que a máquina debía ser útil aos que coma min nunca tiveran subido a unha moto e, mesmo odiaban aquel xeito tan difícil de conducir. O máis importante era que cadaquén puidera subirse ao vehículo de maneira cómoda, algo que xa se tiña acadado coa bicicleta de muller. Con todo, a condución debía ser o máis sinxela posible. Así mesmo, habería que atender a un uso basicamente cidadán do modelo co engadido de que un non debía manexalo sen quitar as mans do manillar, así que coloquei no mesmo manillar o mando do cambio de marchas".

As ideas deste enxeñeiro eran claras: non debía emporcar as mans nin o pantalón, sendo este un dos atrancos da moto tradicional. O propulsor da súa moto debía ir protexido e separado por completo do condutor, formando así un bloque único coa roda traseira. Como consecuencia, a transmisión fíxoa sen cadea. Outra solución que lle inspirou a súa experiencia no ámbito da aerodinámica foi a do soporte dun tubo único para a roda dianteira no lugar da clásica horquilla das bicicletas. Agora ben, a novidade máis importante foi o feito de que toda a carga a aturara a carrozaría, ficando descartado o sistema de tubos. Amais disto, había outra esixencia: a roda de reposto. Corradino cre oportuno facer que unha picada de roda non supuxese para o motociclista (sen coñecementos de mecánica) un problema sen solución. En definitiva, tentou deseñar unha máquina o máis doada posible e... conseguiuno.

O popular Hoomer tamén se apuntou a viaxar neste popular vehículo

A Vespa e o cinema

Audrey Hepburn e Gregory Peck utilizaron por primeira vez unha Vespa nunha película

Vespa non é só un fenómeno de mercado, forma parte da historia social. Nos anos da *Dolce Vita*, a Vespa transformouse en sinónimo de *scooter*, os xornalistas estranxeiros describían a Italia coma o *país da Vespa*. O papel da Vespa na historia social (non só en Italia senón no estranxeiro) pódese albiscar na súa presenza en centos de filmes. Hoxe en día, seguimos a contar a súa historia.

Audrey Hepburn e Gregory Peck en *Vacacións en Roma* foron os primeiros dunha longa listaxe de actores e actrices internacionais que teñen viaxado no *scooter* de máis sona do mundo. Como exemplo, outros filmes: *O talento de Mr. Ripley*, *102 Dálmatas* ou *Caro Diario*. En sesións de fotos, películas, no estudio de gravación... a Vespa ten sido a "compañeira de viaxe" dunha morea de actores e actrices que escribiron moitos e variados capítulos da historia do cinema.

breamotor.seat.es

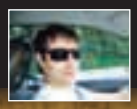
SEAT LEÓN TDI
SUPEREQUIPADO POR 14.990 €
AHORA TIENES TODA LA GAMA SEAT AL 0 % TAE
A 36 MESES · HASTA 10.000 € · IMPORTE RESTANTE AL CONTADO.
SEAT INCLUYE PLAN 2000E.

SEAT LEÓN TDI. DEBERÍAS PROBARLO.

PVP recomendado en Península y Baleares. León 1.9 TDI 90 CV Reference Connection: 14.990 € (incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento promocional y Plan 2000E en comunidades adheridas, sujeto a disponibilidad de fondos). Oferta válida hasta final de mes. TIN: 0%. Comisión de apertura: 0 €. Oferta Volkswagen Finance SA EFC válida hasta 31/05/2010, aplicable a particulares y autónomos que adquieran un vehículo de la gama SEAT. Consumo ponderado: 3,8-8,1 l/100 Km. Emisiones de CO2: 99-190 g/Km. Imagen acabado León Style. El vehículo visualizado no corresponde con el vehículo ofertado (León Reference Connection). REBE 10/24456.

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



■ IVÁN MARANTE | FOTOS

XXVI Rali de Noia

O PILOTO DA ESCUDERÍA LALÍN-DEZA JOSÉ MARTINEZ BARREIRO SUBIU AO SEGUNDO CHANZO DO PODIO

MARTÍN BELLO VOLVIA IMPOÑERSE CON AUTORIDADE NO VOLANTE RACC

DIEGO CABANELA CONSEGUÍA A TERCEIRA PRAZA NO SEU REGRESO Á COMPETICIÓN

ALBERTO MEIRA FINALIZABA CUARTO DA XERAL E PRIMEIRO DA PIRELLI TOP TEN DRIVER

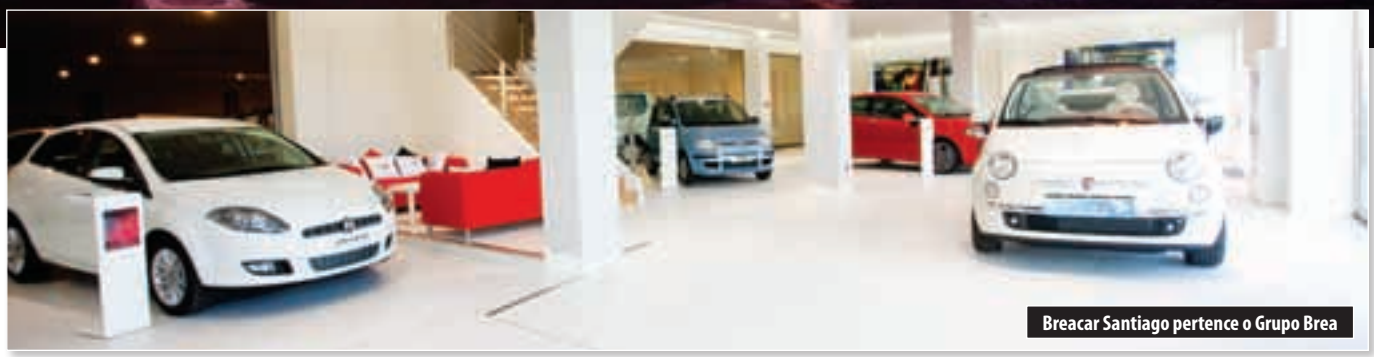
DAVID GARCÍA FACÍASE COA VITORIA NA APRETADA COPA KUMHO

SERGIO TABEAYO FOI O MÁIS RÁPIDO ENTRE OS DEBUTANTES

MANUEL SENRA IMPÚXOSE NA TERCEIRA PROBA DO CAMPIONATO GALEGO

Fiat e Fiat Professional estrean un novo concesionario en Compostela, "Breacar Santiago"

Unhas instalacións con 1.000 m² de exposición



Breacar Santiago pertence o Grupo Brea

A exposición con 1.000 m² de superficie, onde estará exposta toda a gama de Fiat turismos, 350 m² e Fiat Professional, 650 m², encóntrase na rúa do Cruceiro, 99. A Postvenda pola súa banda, con máis de 600 m²; integra un taller mecánico en que se deseñaron espazos específicos para atender as necesidades das dúas marcas, buscando o mellor compromiso de calidade coas distintas necesidades dos clientes, tanto na división de turismos como na de vehículos comerciais. Estas instalacións encóntranse situadas na estrada da Coruña, 197.

FIAT AMPLÍA A SÚA REDE DE CONCESIONARIOS COA APERTURA DUN NOVO PUNTO DE VENDA E POST VENDA EN COMPOSTELA, **BREACAR SANTIAGO**, CUNHAS INSTALACIÓNS MODERNAS QUE LLE PERMITIRÁN DAR UN MELLOR SERVIZO AOS SEUS CLIENTES. ESTE NOVO CONCESIONARIO QUE PERTENCE AO **GRUPO BREA**, COMERCIALIZARÁ TODA A GAMA DE VEHÍCULOS DAS MARCAS FIAT E FIAT PROFESSIONAL, CONVERTÍNDOO NUN DOS REFERENTES DO SECTOR AUTOMOBILÍSTICO EN GALICIA.

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Fiat propón en todos seus os modelos solucións tecnolóxicas ao servizo da máxima practicidade, sen renunciar ao sabor do deseño italiano. Entre os seus últimos lanzamentos encóntrase o Fiat Punto Evo, que desde a primeira xeración vendeu máis de 7 millóns de unidades deste utilitario, convertíndoo nun dos modelos de máis éxito da historia da automoción; e o Fiat 500 Convertible, un modelo que rende homenaxe ao orixinal Cinquecento con capota de tela de 1957, pero que pola súa variedade de versións dispoñibles e solucións innovadoras no seu deseño, motores e equipamento, pódese considerar un vehículo completamente novo.

O novo concesionario comercializará toda a gama de vehículos das marcas Fiat e Fiat Professional

A Marca Fiat Professional, é un punto de referencia para empresas e autónomos que buscan prestacións, capacidade de carga, produtividade, baixos consumos e baixos custos de mantemento, con vehículos que incorporan propulsores de recoñecida fiabilidade e solucións tecnolóxicas de última xeración. Fiat Professional dispón dunha ampla gama de vehículos que abarca modelos tan diversos como o Fiat Ducato, o Scudo, o Dobló, o Qubo, o Fiorino ou o Strada pick-up.

Na xornada das carreiras citáronse 122.048 afeccionados, segundo datos ofrecidos polo circuíto

GP de Jerez de Motociclismo

Triplete español: Espargaró, Elías e Lorenzo reis do trazado andaluz

O CIRCUÍTO DE JEREZ FOI TESTEMUÑA DUNHA DAS XESTAS MÁIS IMPORTANTES PARA O MOTOCICLISMO ESPAÑOL. A REPRESENTACIÓN ESPAÑOLA NAS TRES CATEGORÍAS QUE COMPÓN O CAMPIONATO DO MUNDO DE MOTOCICLISMO LOGROU ASINAR UN FITO HISTÓRICO. VITORIA ESPAÑOLA EN 125CC CON POL ESPARGARÓ, EN MOTO2 PARA TONI ELÍAS E EN MOTOGP PARA JORGE LORENZO, NUNHA BATALLA DE INFARTO QUE VENCEU NA ÚLTIMA VOLTA AO SEU COMPATRIOTA DANI PEDROSA.

Jorge Lorenzo fixo unha formidable remontada acadando a primeira praza na última volta

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O trazado jerezano non defraudou e como xa nos ten acostumados rexistrou unha fantástica entrada de público. Na xornada das carreiras citáronse 122.048 afeccionados, segundo datos ofrecidos polo circuíto, mentres que na fin de semana a cifra completa chegou aos 232.670.

Por se fose pouco, ningunha das carreiras se podería denominar como típica ou esperada. Dende os mozos de 125cc ata a nova e imprevista Moto2, pasando pola categoría raíña de MotoGP, que simplemente foi irrepetible.

A carreira de 125 foi a encargada de pór en marcha a festa de Jerez. Pol Espargaró, Nico Terol, Efrén Vázquez e Esteve Rabat foron os protagonistas dunha carreira de continuos cambios e sobresaltos. Entre Espargaró (Tuenti Racing) e Terol (Bancaja Aspar Team) librouse unha intensa carreira cambiándose as posicións dende o inicio ao final, cun convidado como o vasco Efrén Vázquez que abandonou prematuramente a loita ao sufrir unha caída cando rodaba terceiro na quinta volta. Finalmente foi Espargaró quen se levou a Vitoria, porén co seu segundo posto Terol mantense líder do campionato. Esteve Rabat (Blusens STX) acabou terceiro e con iso mantén a mesma posición na provisional. Mención especial merece o campión do CEV Buckler 0,0 en 2009, o gaditano Alberto Moncayo (Andalucía Cajasol), que na súa segunda carreira no Mundial logrou acabar na quinta posición.

A representación española estase mostrando nun altísimo nivel neste arrinque da recentemente creada Moto2. A categoría intermedia non está defraudando, de feito se non fose pola grandísima carreira vivida en MotoGP, a continuación, se podería denominar como a carreira máis intensa da fin de semana. Entre os protagonistas máis destacados, Toni Elías (Gresini Racing) foi o máximo expoñente da fin de semana. Unha traballada Vitoria que nalgúns momentos perigou a mans de Kenny Noyes (Jack&Jones by A. Banderas), Thomas Luthi (Interwetten Moriwaki) e Shoya Tomizawa (CIP Technomag-CIP) rivais incombustibles durante toda a carreira. Noyes está sendo unha das revelacións da categoría no seu primeiro ano de Mundial, tras o seu paso polo CEV Buckler 0,0 onde deixou moi boas sensacións.

A carreira viuse interrumpida cando só levaban dúas voltas como consecuencia da caída do xaponés Tomizawa (espallando aceite polo asfalto), a que seguiron ata nove pilotos. Na súa continuación viuse recortada a 17 voltas, o que propiciou unha loita encarnizada dende o primeiro xiro ata o último.

Toni Elías foi o vencedor, por diante do propio Tomizawa e Thomas Lutti, que pechou o caixón. O campionato encóntrase agora liderado polo xaponés, seguido a sete puntos polo piloto manresano.

MotoGP

En MotoGP rompéronse todas as quinielas da fin de semana, cun pletórico Jorge Lorenzo encumbrado como o rei de Jerez ao vencer a Dani Pedrosa no último xiro de carreira, despois de pasar a Rossi cinco voltas atrás. O español do Fiat Yamaha fixo o inimaxinable, saíndo mal e recuperando posicións xiro tras xiro ata chegar á cabeza de carreira e pasar como unha apisoadora.

Co triplete español, a historia do motociclismo nacional asinou un novo fito, pois nos 24 Grandes Premios celebrados ata o momento en Jerez nunca antes se vivira unha xesta de tamaña magnitude.

Cooper Tire estuda converterse en provedor oficial de Fórmula 1

■ REDACCIÓN | TEXTO E FOTOS

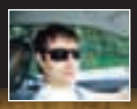
Cooper Tire, a través da súa filial Avon Tyres Motorsport, decidiu iniciar os trámites para converterse en provedor oficial do Campionato de Fórmula 1 para a próxima tempada. Nestes momentos, a compañía encóntrase en conversacións con algunhas das principais escudarías participantes.

A marca, ante o posible cambio na normativa de pneumáticos na próxima tempada de Fórmula 1, está estudando a posibilidade de ser nun dos provedores para 2011 a través da súa filial Avon. A compañía goza dunha longa e exitosa traxectoria en competicións de motor de diversos tipos, entre eles, a propia Fórmula 1, da que xa foi provedor. "O posible cambio de tamaño das pinas, que pasarían de 13 a 18 polgadas, faría deste campionato un excelente banco de probas para testar uns pneumáticos máis próximos aos que montan os turismos", comenta Marcos Fernández, director xeral de Cooper no Sur de Europa.

Pilotos da talla de Ayrton Senna, Juan Pablo Montoya, Keke Rosberg, Jenson Button ou Mika Hakkinen subiron ao máis alto do podio competindo con pneumáticos de competición Avon. Igualmente, o campión español Fernando Alonso comezou correndo en Fórmula 3 con estes pneumáticos.

Avon, en competición

Avon está presente nas grellas de competición dende hai máis de catro décadas como provedor de monoprazas, pero tamén noutras celebradas sobre grava, na clásica e mítica 24 Horas de Le Mans. Estas probas serven á marca para examinar as súas innovacións en I+D, que logo trasladan aos automóbiles de rúa.



■ IVÁN MARANTE | FOTOS

IV Racing Show CAIXANOVA

O PILOTO PORTUGUÉS ARMINDO ARAUJO FIXOSE COA VITORIA NO IV RACINGSHOW CAIXANOVA

O BICAMPIÓN DO MUNDO MIKI BIASION FINALIZOU SÉTIMO

PEDRO BURGO, CAMPIÓN GALEGO DE RALIS NO 2009, OCUPOU A SEGUNDA POSICIÓN DO EVENTO DISPUTADO NO IFEVI

A TERCEIRA PRAZA FOI PARA JOSÉ ANTONIO IGLESIAS

DOS 49 PILOTOS INSCRITOS VINTE E DOUS PASARON Á FINAL DO TROFEO

A SEXTA PRAZA OCUPOUNA O PILOTO FINÉS TIMO SALONEN

■ MIGUEL CUMBRAOS | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Internacional-Nacional-Galicia

Popurrí deportivo

O motor galego cada vez ten máis presenza en todos os certames

Retorno.
O do lucense Alonso Liste á Fórmula Palmer Audi, despois de que non poidese pechar o presuposto necesario para competir na F-2. Baixo unhas adversas condicións climatolóxicas Alonso competiu en Brands Hatch, onde acadou tres voltas rápidas en carreira, pero non poido asinar podios.

Todas xa.
Tras a primeira proba de Outeiro de Rei, onde só competiron as categorías maiores, o galego de karting xa contou coas catro divisións na segunda manga, celebrada en Soutelo de Montes. Puceiro, en alevín, Cruz, en cadete, Iglesias, entre os X30, e Dorado en KZ2, foron os mellores na pista de Terra de Montes.

Dous distintos.
O sevillano Álvaro Barba regresou á F3, bautizada dende o ano pasado como European Open, e venceu na primeira carreira, sendo o británico McLeod o mellor na segunda. Altibaixos para os galegos, con Abadín cuarto na manga do domingo, e Aaron Filgueira obtendo podio na Copa de Espaá o sábado.

Dúas de dúas.
Deste xeito Miguel Fuster encabeza o nacional de ralis de asfalto co seu Porsche 911 GT. O alacantino, que xa vencera na manga inaugural na Vilajoiosa, amosouse intratable no asfalto canario, onde se fixo acompañar no podio final polo asturiano Hevia (Skoda) e o andorrán Vinyes (Suzuki).

Dificil.
Foi o debut de Celso Míguez no novidoso campionato AutoGP, a antiga Euroseries F3000, que tiña como escenario a pista checa de Brno. Diversos problemas condicionaron a actuación do galego, que acadou como mellor performance o décimo posto na segunda carreira. As vitorias foron para o italiano Filippi e para o búlgaro Arabadzhiev.

Ao fin.
Tras varios aprazamentos, por razóns diversas, arrincou o galego de autocróss na vila coruñesa de Arteixo. Triunfos foráneos na división 1, onde mandou o portugués Moreira, e na 4, co liderato para o leonés Lorenzo, quedando en casa as vitorias na 2 e 3, cousa do pontevedrés Iglesias e do coruñés Bello respectivamente.

Dando voltas

Puntuando

No seu debut no espectacular DTM, o campionato alemán de turismos, o catalán Miguel Molina, piloto oficial Audi, obtivo os seus primeiros puntos, grazas a oitava posición acadad. Vitoria sen paliativos para Gary Pafett, que encabezou un pelotón de catro Mercedes Clase A DTM.

A primeira

Arrincou en pistas próximas a localidade andaluza de Huelva o estatal de ralis de terra, que terá na localidade de Cabanas a manga galega a mediados de outubro. Tras triunfar no PPR do pasado ano o mexicano Benito Guerra, copilotado polo asturiano Daniel Cué, levouse a vitoria inaugural co EVO X de RMC. O coruñés Amador Vidal foi cuarto, tamén aos mandos dun Lancer.

Repartidas

Están as vitorias no campionato de ralis do Principado de Asturias, onde soen competir pilotos galegos. En Tineo, que alzaba o telón, vitoria para o catalán Marc Blázquez, mentres que nun esvaradizo Rali de Grado o turno foi para o actual campión, Jonathan Pérez, co seu novo Peugeot 207 S2000.

Reforzados

Así saíron das Pontes, localidade que albergou a segunda reunión do ano, Yáñez e Rodríguez, actuais campións galegos de Todoterreo, que mandaron na categoría T1 como fixeran en Sarria. Outros lucenses, García e López, foron os mellores na modalidade T2.

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

Triplete

O obtido pola marca Skoda na manga española do IRC, desta volta o rali de Canarias que substituía ao Príncipe de Asturias, causando baixa éste por males económicos. O checo Jean Kopecky venceu, por diante de Hanninen e Wilks, todos eles aos mandos do coñecido Fabia S2000.

Na cabeza

Atópase o catalán Xevi Pons, pertencente ao equipo galego Nupel Global Team, no S-WRC do Mundial de ralis, tras a proba de Nova Zelanda, onde foi segundo. No eido absoluto o finés Latvala venceu a proba das Antípodas por diante dos Citroën dos franceses Ogier e Loeb.

Repartidas

Así estiveron as vitorias na segunda reunión do mundial de Turismos, disputada nas rúas de Marrakech. A primeira foi cousa do actual campión, o italiano Tarquini, co Seat León, mentres que na segunda triunfou o BMW do británico Andy Priaulx, ambalas dúas bastante accidentadas.

Regreso

O da rampla portuguesa da Falperra, que se recuperaba tras varios anos sen facerse, na estrada de Braga ao santuario do Bom Jesús. Vitoria sen paliativos para o veterano Andrés Vilariño coa súa barqueta Norma. A representación galega, formada por Varela, Magdaleno, Gómez Alen e Babarro obtivo variadas prestacións.

Aprendendo

É o que está a facer Carlos Sáinz Júnior na Fórmula BMW. Nas dúas carreiras celebradas en Montmeló, co gallo do Gran Premio de España de F-1, o madrileño foi terceiro na primeira e noveno na segunda. A xeral provisional, onde Sáinz é terceiro, está encabezada por Jack Harvey.

HYUNDAI

Nuevo ix35

BEAUTY AND EFFICIENCY. TOGETHER.

Todo lo que esperas y todo lo que deseas.
Con un enorme espacio interior y un equipamiento absolutamente extraordinario.

- Airbags frontales, laterales y de cortina
- ABS • ESP • EBD • TCS
- Tracción 4x2 o tracción integral inteligente
- Climatizador bizona con ionizador
- Navegador con cámara de visión trasera
- Sensores de asistencia al aparcamiento
- Llave inteligente con botón de arranque
- Techo panorámico practicable
- Control de arranque en pendiente HAC y de descenso DBC
- Conexión USB / Mp3 / iPod / Bluetooth

Nuevo ix35. Escucha tus latidos.

5 AÑOS

www.hyundai.es

IFER Polígono Industrial Costa Vella – Santiago de Compostela – Tel. 981 897 546/7 – ventas.ier@redhyundai.com – www.autosfernandez.com

Curso avanzado de Clásicas

Unha experiencia interesante para os pilotos desta modalidade

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO
■ ALBERIEVENTOS | IMAXE

A empresa **Albernieventos**, dedicada a organizar distintos tipos de actos do mundo do motor, no seu afán de seguir mellorando e alimentando esta "loucura" que son as *Clásicas de Velocidade* e en vista das carreiras que se aveciñan organiza este interesante cursiño de posta a punto e rodada. Como apoio loxístico contará coa inestimable colaboración da **Escudería MB-Cpower**.

O cursiño impartirase nun dos circuítos galegos onde se celebrará proximamente o **Trofeo Galego de Clásicas de Velocidade 2010**. Cremos que pode ser unha experiencia moi interesante tanto polo contido do cursiño en si, como pola posibilidade de dispoñer dun aluguer de circuíto en exclusiva para poder poñer a punto a "máquina" e todo o equipo a un prezo inigualable (50 euros).

Para todos os queimados das Clásicas, que queirades máis información, podedes dirixirvos os responsables deste evento que promete ser irrepetible: Alberto Fandiño (albernieventos@gmail.com) ou Antolin C. Lopez (mbcpower@yahho.es). Tamén podedes recabar máis información na web oficial: www.albernieventos.com

En fin, se queredes facer unha boa revisión e posta a punto dos vosos coñecementos e das vosas posibilidades nesta especialidade tan nostálxica é imprescindible que non vos perdades este cursiño. Ah!... e vale para os motores de dous ou de catro tempos. Se e que estes tíos teñen todo pensado.

Calendario - Trofeo Galego de Clásicas

Data	Circuíto	MotoClub
25/07	O Porriño	M.C. Papaya
04/09	A Pastoriza	P.T.C. Motor Club
18/09	Forcarei	M.C. Compostela
12/10	O Porriño	Vespa C. Vigo

SÍ, LA BELLEZA SE PUEDE COMPRAR

LANCIA DELTA desde
16.590€*

NOYASTAR
Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3. SANTIAGO DE COMPOSTELA. Tel.: 981 57 77 78