Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [AGOSTO2010] Nº 162 - ANO XV www.sprintmotor.com

Honda PCX 125

Calidade a bo prezo

Proba

Proba

Seat Ibiza ST

Máis coche, máis polivalente

KIA

Aprovecha ahora el **Plan Remóvete 2010** en toda la Gama cee'd

Móvete XUNTA DE GALICIA

www.kia.es

Emisiones CO_2 (g/km): 115 - 158

Consumo combinado (l/100 km): 4,2 - 6,6

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

7 AÑOS GARANTÍA KIA

AUTOMOVILES 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.

NEVER LOOK BACK

ANTI RETRO

CITROËN DS3

ahora tienes un CITROËN DS3 Especial Edition Hdi 90

desde 15.900 €*

CREATIVE TECHNOLOGIE

citroën

Noyamóvil SANTIAGO: Vía Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre. 981 577 777 / MILLADOIRO-TEO: Ctra. Santiago-Vigo, km. 4. 981 536 666 / LALÍN: Comedoira, 31. 986 787 078 / www.grupoinoya.com

Javier Guerra coñece de primeira man as necesidades dos concesionarios e dos talleres galegos

Javier Guerra flanqueado por Emilio Pérez (esquerda da foto) e Saro Posse, representantes da *Asociación Galega de Concesionarios*

O conselleiro de Economía e Industria, Javier Guerra, mantivo en Vigo un encontro cos representantes dos concesionarios e dos talleres de Galicia para coñecer de primeira man as necesidades do sector. Javier Guerra trasladou aos representantes dos concesionarios galegos o apoio decidido e a colaboración real do Goberno da Xunta e da Consellería de Economía e Industria co conxunto do sector da automoción, co que se está a traballar de xeito conxunto.

O conselleiro aproveitou o encontro cos representantes dos concesionarios e dos talleres galegos para lembrar que o Goberno da Xunta ten posto en marcha o pioneiro Plan Integral re-Móvete da Automoción, dotado cun orzamento de 120 millóns de euros, e que contempla accións destinadas a pasar das medidas puntuais e illadas a ofrecer un conxunto de actuacións que facilitan unha resposta áxil e axeitada ás diferentes necesidades da totalidade do sector, garantindo o máximo apoio á conservación dos empregos e ao crecemento económico de Galicia.

Midas incumpre a súa publicidade

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Si, de certo, Midas incumpre a súa publicidade. E aínda que non resulte moi xornalístico, vou conta-lo meu caso particular. Acudo ao centro de Midas en Santiago de Compostela para facer un cambio de aceite. Non preciso filtro porque xa o fixera na revisión anterior. Coméntolle a un empregado que hai poucas semanas recibira dous sms da compañía ofrecendo un desconto de doce euros en "calquera operación" que se realizase no coche.

A miña sorpresa é que Midas non entende un cambio de aceite como "calquera operación". No centro compostelán dinme que este servizo non está incluído na rebaixa. Sinalan que, para beneficiarse, habería que cambiarlle tamén o filtro. Porén, o máis sorprendente veu despois. Dígolle ao empregado de Midas que a súa empresa practica publicidade enganosa a través das súas mensaxes de móbil. A súa resposta: "si, pódese considerar publicidade enganosa".

Que cada quen saque as súas propias conclusións. Só unha reflexión: algunhas empresas cren que os consumidores son unha mercadoría máis para facer negocio rápido. En Estados Unidos varios bancos foron á creba por conceder créditos lixo e por arrisca-los cartos dos clientes en malos investimentos. Entre os damnificados, un ilustre: o xigante Lehman Brothers. En España, as eléctricas facturan o recibo da luz "a ollo" por falta de persoal para revisa-los contadores co gasto real. Só cando o consumidor protesta aplícanlle rebaixas nos meses seguintes. Algo bo ten a crise: fai *espertar* á xente. As empresas deberían tomar nota. A Midas non volvo.

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

SEAT IBIZA ST » MÁIS COCHE, MÁIS POLIVALENTE 10

18 RED BULL, AUTOS LOUCOS EN VIGO » CON AUTOS E AO LOUCO!

16 HONDA PCX 125 » CALIDADE A BO PREZO

13 O CASCO » A VIDA PENDENTE DUNHA CARCASA BEN ABROCHADA

20 DIEGO VALLEJO » UN GALEGO NO MUNDIAL DE RALIS

24 AUTOCLÁSSICO PORTO '10 » A MAIOR EXPOSICIÓN DEDICADA AOS CLÁSICOS DA PENÍNSULA IBÉRICA

SECCIÓNS

RÁFAGAS	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6, 7, 8 e 9
COLECC. F1	Páxs. centrais
TENDA DO MOTORISTA	15
VIGO	18-19
REP. GRÁFICA	23

+

6 MÁIS ELÉCTRICOS, MÁIS VOLT
CONSELLOS PARA A ESTRADA NA TV DE CITROËN
7 AUDI A7 SPORTBACK, A DIMENSIÓN PERFECTA
8 A APOSTA ECOLÓXICA DE SEAT, IBIZA ECOMOTIVE
O NOVO A1 CHEGA ANTES DO AGARDADO
9 CITROËN C3 PLURIEL, A VENDA NA REDE... E CON PREMIO
PARABÉNS, SKODA!

As vendas de coches caeron un 46 por cento en Galicia

"En xullo non vendemos nada"

A patronal galega agardaba un mes malo, pero non tanto

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Galicia foi a quinta comunidade autónoma na que máis baixaron as vendas de vehículos en xullo. Os concesionarios galegos matricularon un 46,3 por cento menos de coches respecto ao mesmo mes de 2009. En total, 3.378 unidades. No conxunto de España, a caída foi menor, aínda que tamén significativa: do 24,1 por cento.

Os empresarios xa agardaban un mal mes polo remate das axudas do plan 2000E e os efectos da crise. Emporiso, a realidade superou as peores previsións. Deron proba disto algúns directivos de concesionarios que confesaron a SPRINT MOTOR: "podemos dicir que en xullo non vendemos nada e pechar calquera operación foi case un pesadelo".

Máis polo miúdo: por provincias, todas amorearon retrocesos superiores ao 40 por cento. Así: A Coruña liderou os descensos en xullo, cunha baixada do 48,3. Moi preto ficou Ourense; os establecementos ourensáns venderon o pasado mes un 47,1 por cento menos respecto a hai un ano. A caída en Pontevedra foi do 43,5 por cento e en Lugo, do 43,3.

A Xunta anuncia que a partir de agora vai achegar seis millóns de euros en axudas á compra. Faino despois de que a Administración galega renunciase a colaborar co Plan 2000E no que vai de 2010. De tal xeito, un comprador galego beneficiouse nos últimos meses das subvencións do Estado e das marcas, pero non contou con cartos da Xunta. Os donos dos concesionarios ven con bos ollos as próximas achegas do Goberno galego, pero amósanse escépticos sobre se van servir para aumenta-las vendas.

Reunión ministerial

A nivel estatal, a Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación e Recambios (Ganvam) púxose mans á obra para buscar alternativas. O seu presidente -Juan Antonio Sánchez Torres- considera "necesario e imprescindible" que o ministro de Industria -Miguel Sebastián- reciba ao sector da automoción.

Por outra banda, os vendedores queren "atopar solucións de cara á dramática situación na que se atopan inmersos arestora". Sánchez Torres afirma que a caída de vendas en xullo estaba "máis que cantada xa que o mercado estaba sostido de xeito artificial polos incentivos do Plan 2000E e o adianto de compras nestes últimos meses pola suba do IVE".

Imposto de Matriculación

O presidente de Ganvam pide que se elimine, de maneira inmediata, o imposto de matriculación como fórmula para reactivar e estabilizar as vendas de vehículos. Juan Antonio Sánchez Torres súmase así á demanda que hai uns días expuxo o presidente da CEOE, Gerardo Díaz Ferrán.

Con todo, esta reivindicación topa co anuncio de comunidades como: Andalucía, Asturias e Cataluña, que van subir este tributo. O máximo responsable de Ganvam cre que "o imposto de matriculación resulta anacrónico hoxe en día, xa que ten o seu antecedente no antigo Imposto de Luxo".

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

A desvergonza da Autoestrada do Atlántico

Se hai unha auténtica *arteria* das comunicacións de Galicia, esa é a AP-9. Nunha terra bicéfala (norte-sur) esta autoestrada é un río onde os vehículos lle dan vida decote. Ámbolos dous se precisan. Ámbolos dous teñen dereitos e deberes. Así e todo, semella que os "donos" da autoestrada só teñen dereito a cobrar a peaxe. Emporiso, se Galicia ardera polos catro costados -e houbese que cortar esta vía- os usuarios deberían abonar a peaxe do mesmo xeito. No caso de cortarse a autoestrada por mor dun sinistro, os condutores farían o pagamento ao chegar as cabinas correspondentes. Se unha pasarela corre risco -e hai que interromper e desviar o tráfico- antes de saír desa vía habería que alixeirar o peto a prol dos "donos" da principal vía de comunicación desta terriña.

Até aquí só falamos de pagar... Pero hai outra cuestión moito peor: a seguridade. Unha obriga dos responsables da AP-9 que se incumpre de xeito sistemático dende hai moitos anos, facendo oídos xordos a todos os chamamentos feitos para que se valen os pasos elevados. Xa son moitos os accidentes ocorridos (con finados e lesionados) nesta autoestrada por causa de "descerebrados" que guindan pedras, lastre e todo tipo de obxectos contundentes aos vehículos que circulan por ela.

O último incidente grave que se fixo público (hai moitos outros que non saen á luz) foi hai un mes.

Os feitos aconteceron xusto nos pasos elevados da autoestrada, no treito que rodea Santiago de Compostela. Entre as catro e as oito da madrugada -hora na que foron detidos- tres *gamberros* dedicáronse a recoller grandes anacos de bloques das obras próximas para trasladalos no seu automóbil aos distintos pasos elevados que hai no citado treito da AP-9. Este trío de "descerebrados" continuou a operación de lanzar os bloques (volvendo a por máis ás obras en repetidas ocasións), até que un dispositivo da Garda Civil de Tráfico os arrestou acusándoos dun delito contra a seguridade do tráfico ao que se suma arestora outro de danos.

Como resultado desta *falcatruada* unha vintena de vehículos víronse afectados por diversos contratempos (vidros rotos, danos na chapa...). Asemade, polo menos tres vehículos tiveron que ser trasladados por un guindastre debido á desfeita derivada dos anacos de bloques guindados.

Un mes despois, Autoestradas do Atlántico segue cos mesmos pasos elevados e outros moitos -potencialmente perigosos pola súa situación urbana- sen valar. Como resultado de todo isto, o fiscal superior de Galicia (Carlos Varela) propuxo instalar valados até certa altura nos pasos elevados da autoestrada co gallo de evitar estes lamentables sucesos. Esta demanda é só a repetición do que xa lle levan pedido dende hai anos moitos usuarios e asociacións a Autoestradas do Atlántico.

É a súa obriga, é o noso dereito. Gozar de seguridade cando transitamos por esta vía imprescindible de Galicia que se ten convertido nunha peaxe obrigada para a grande maioría dos galegos. Nós sempre lles pagamos. Vostedes cando cumprirán coas súas obrigas?

California Beach, as furgonetas non son só para o verán

Volkswagen estrea a nova California Beach, o modelo (ao igual que a versión Comfortline) virá cun novo motor: un Bi-TDI de 180 cv combinado cunha caixa de cambios de dobre embrague DSG de 7 velocidades e mecanismo de tracción 4 Motion.

A face exterior da California viuse reformada, agora os parachoques dianteiro e traseiro serán da mesma cor que a carrozaría e as lamias serán compactas de aceiro de 17 polgadas.

Así mesmo, o interior da nova furgoneta Volkswagen tamén sufriu variacións: revestimento interior completo dos laterais con paneis tapizados, dispositivo de escurecemento grazas ás cortinas das xanelas laterais, teito manual que se eleva, dúas cadeiras no portón traseiro. Amais disto, a California Beach conta con tres configuracións de asentos: 4, 5 ou 7 prazas.

Por último -e non menos importante- Volkswagen quixo facer deste modelo algo seguro, para isto incluíu *airbags* laterais e de cabeza de serie.

O prezo da California Beach vai desde os 40.630,89 € da 2.0 TDI 102 cv até os 53.903,14 € da 2.0 Bi-TDI 180 CV 4Motion DSG, pasando polos 63.262,01 € para a versión Comfortline 2.0 Bi-TDI 180 CV 4M DSG.

Máis eléctricos, máis Volt

O fabricante de automóbiles e camións General Motors -fundado en 1908 e con sede central en Detroit- afirmou nun comunicado a súa intención de aumentar nun 50% a produción en EE.UU. do seu vehículo eléctrico Chevrolet Volt.

A gran resposta obtida no mercado por parte do Volt é o porqué deste incremento na súa produción: o modelo pasará de 30.000 a 50.000 unidades de cara ao 2012.

A nova de Chevrolet coincidiu coa visita do presidente dos EE.UU. -Barack Obama- á factoría de Detroit-Hamtrack (Michigan), lugar onde se fabrican os Volt.

E falando do Volt, este vehículo é propulsado en todo intre con electricidade, percorre os primeiros 60 km sen empregar gasolina e sen producir emisións no tubo de escape. Todo isto é posible grazas á electricidade amoreada na súa batería de ións de litio de 16 kWh. Cando se esgota a batería, entra en acción un motor/xerador que vai con gasolina e amplía a autonomía total a máis de 500 km.

O prezo do Chevrolet Volt é de 41.000 dólares en Estados Unidos.

Consellos para a estrada na TV de Citroën

Citroën está a fortalecer a comunicación cos condutores co fin de mellorar na medida do posible o emprego que lle dean ao seu vehículo e as medidas de seguridade que adopten cando estean na estrada. A información da casa francesa, que está dispoñible en Citroën TV (www.citroen.es), é froito dun traballo conxunto entre profesionais do motor, do audiovisual (posto que os consellos sobre como adiantar ou trazar unha curva teñen feitura de vídeos) e do eido formativo. As pezas didácticas, que en palabras da empresa subministraranlles aos condutores unha mellor preparación para gozar do verán do xeito máis seguro, serven de complemento a outras ofertas televisivas de Citroën, entre as que se contan as seccións *Modelos* (que permite coñecer os últimos lanzamentos da marca), *A fondo* (que desvela tódolos detalles sobre as novidades da compañía) ou *Concepts* (porta de entrada aos vehículos máis vangardistas). Xa nun eido máis concreto, engadir que Citroën TV serve de toma de contacto cos *spots* máis populares da casa, como por exemplo o do C3 abalando nun guindastre no porto de Istambul, ou ben os convites dados por Marilyn Monroe e John Lennon a prol de vivir o intre, enténdase un intre enriquecido con tecnoloxía de Citroën.

Audi A7 Sportback, a dimensión *perfecta*

Audi vén de anunciar que o vindeiro outono exporá nos concesionarios de todo o mundo o seu novo A7 Sportback. O devandito cupé de cinco portas ten unhas medidas de: 4,97 m de longo, 1,91 m de ancho e só 1,42 m de alto e un prezo base de 56.500 euros. O maleteiro deste A7 ten un volume de 535 litros, coa posibilidade de aumentar (co respaldo dos asentos traseiros encartado) até os 1.390 litros.

A marca subliña que este Sportback quere pertencer a tres eidos, pois estamos perante un vehículo que se fixo grazas á conxunción e á harmonía do mellor: dun cupé (carácter deportivo), dun Avant (funcionalidade) e dunha berlina (comodidade).

Cómpre salientar a quietude que o A7 quere transmitir, para iso coidouse de xeito especial o amortecemento -que é hidráulico- no conxunto soporte dos eixos e do grupo motriz, así como a carrozaría dunha grande rixidez. Dicir que a carrozaría está composta na súa maior parte por aluminio e aceiro de alta tecnoloxía, facéndoa moi lixeira e segura.

Se falamos de motores, o A7 Sportback contará con catro propulsores V6 (dous gasolina e dous TDI) cunhas potencias que irán desde os 204 até os 300 cv.

Sinalar o consumo medio do 3.0 TDI con 204 cv e multitronic -5,3 litros de combustible aos 100 km- cunhas emisións de CO_2 de só 139 g/km. Asemade hai que mencionar que todas as motorizacións posuirán a innovadora xestión térmica de Audi, un mecanismo de recuperación enerxética e un dispositivo *Start-Stop*.

Así mesmo, Audi achega dúas caixas de cambio diferentes: a multitronic de variación continua (transmite a forza ás rodas dianteiras) ou o deportivo S tronic de sete velocidades (con tracción integral permanente quattro). Con todo, cómpre sinalar que o tren de rodaxe que terá este A7 combinará a precisión deportiva coa comodidade e terá como novidade unha dirección asistida electromecánica.

O equipamento deste novo Audi terá no seu haber diversos elementos como: sistema de manexo MMI, *head-up display* (información reflectida no parabrisas- opcional), Bluetooth online (conexión a Internet en colaboración con Google), módulo UMTS (descarga de imaxes e información de Google Earth) e acceso sen fíos WLAN (conexión de dispositivos portátiles).

A aposta ecolóxica de Seat, Ibiza Ecomotive

Seat prevé pór no mercado a súa terceira xeración do Ibiza Ecomotive, setembro será o mes para facerse cun destes modelos (aínda que xa se poden facer pedidos nos diferentes concesionarios da marca).

O Ibiza Ecomotive sitúase no cumio dos vehículos ecolóxicos dentro do seu segmento, o novo modelo é aínda máis respectuoso co medio ambiente que a anterior versión, a cifra que o confirma é a das súas emisións: 89 g/km de CO2. A isto hai que engadirlle unha redución do consumo de combustible de só 3,4 litros aos 100 km.

O motor deste Ibiza é un 1.2 TDI CR de 75 cv con filtro de partículas DPF.

Asemade, o modelo ecolóxico da casa Seat estará disponible en tres carrozarías: 5 portas, SC e o familiar ST.

Á hora de citar os elementos que conforman o equipamento deste modelo, non podemos esquecer: dispositivo Auto Start/Stop, mecanismo de recuperación de enerxía, aire acondicionado, ABS, ESP; TCS +EBA, asistente de axuda ao prendido en pendentes e testemuña de perda de presión de pneumáticos.

Prezos do **Seat Ibiza Ecomotive** (0 euros de imposto de matriculación):

- Seat Ibiza SC 1.2 TDI CR 75 cv Ecomotive Reference: 15.818 €
- Seat Ibiza 5P 1.2 TDI CR 75 cv Ecomotive Reference: 16.163 €
- Seat Ibiza ST 1.2 TDI CR 75 cv Ecomotive Reference: 16.876 €

A mobilidade eléctrica, obxectivo de Volkswagen

Volkswagen investirá máis de 5.000 millóns de euros por ano en innovación tecnolóxica, incluíndo nesta estratexia o mantemento de 23.000 empregados repartidos polos seus emprazamentos internacionais. Segundo fixo saber na presentación da axenda de I+D de Volkswagen o presidente do seu Consello de Dirección, Martin Winterkorn, un dos alicerces deste plan é a mobilidade eléctrica. Deste xeito, acadar a mellor oferta posible de vehículos cen por cen limpos será un dos grandes obxectivos do Group Research (centro de coordinación tecnolóxica de Wolfsburg) e das súas distintas sedes no mundo: o Laboratorio de Investigación Electrónica de Palo Alto (California), o Laboratorio de Investigación en China ou o Representante Técnico de Toquio. Para Winterkon, os primeiros sinais claros desta estratexia xa están á vista: ao Touareg Hybrid, lanzado este ano, sumarase en breve o Jetta Hybrid, para chegar logo o E-Up! e máis o Golf *blue-e-motion*, achegas que sentarán as bases do primeiro vehículo cen por cen eléctrico da marca en EE.UU.

A idea da compañía é apostar polo medio ambiente pero sen renunciar ao mercado, de aí que teña previsto ofrecer prezos ao alcance de calquera condutor. Asemade, a estratexia pasa por ofrecer as solucións de almacenamento máis eficaces, traballo aberto arestora co estudo da tecnoloxía con litio e as súas variantes.

O novo A1 chega antes do agardado

Audi adiantou a comercialización do seu novo A1, que estaba prevista para finais de agosto pero que deu comezo semanas antes coa chegada das primeiras unidades aos concesionarios. As razóns desta manobra atópanse no interese amosado polos condutores españois perante a promoción da nova achega de Audi, interese que a xuízo da casa xermana resultou ser "impresionante". Por certo que a campaña de promoción desenvolveuse en boa medida na Rede, máis polo miúdo na plataforma Online Special A1, onde dende comezos de ano os internautas puideron facer suxestións e solicitar datos, participación da que Audi tomou boa nota. Así, en España a dita web recibiu 630.000 visitas e 16.500 rexistros e amosou unha taxa de tráfico sempre crecente. Como dixemos, a creación desta comunidade virtual foi unha das razóns do adianto da chegada ao mercado do novo A1, que arrinca dende a base da gama cun prezo de 15.700 euros para a versión Attraction, propulsada polo motor turboalimentado 1.2 TFSI de 86 cabalos. Por certo, que durante os primeiros meses de lanzamento as versións Attraction do novo modelo de Audi levarán incorporado o paquete *kult*, un equipo adicional por 1.525 euros máis. A máis recente achega do A1 vai dirixida sobre todo a un público novo, principalmente urbano, tanto polo seu deseño innovador e deportivo como polo seu baixo consumo e dimensións compactas.

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

Citroën C3 Pluriel, á venda na Rede... e con premio

Citroën pón á venda na súa web (www.citroen.es) un dos 50 Citroën C3 Pluriel HDi 70 Cool por 14.970 euros. A data límite será o 15 de setembro. Alén disto, os que se decidan a mercar o devandito modelo, poderán conducir ao aire libre en inverno pois a marca francesa sorteará unha estadía dunha semana en Porto Banús (Marbella), no hotel Meliá Marbella Banús.

Se pensamos en definir ao Citroën C3 Pluriel, teriamos que considerar o abano de posibilidades que este nos achega. O C3 pode ser: unha berlina, unha berlina panorámica, un cabrio, un spider ou un spider pick up.

O equipamento do C3 Pluriel conta con numerosos elementos que o fan aínda máis atractivo: limitador e regulador de velocidade, retrovisores eléctricos, volante regulable en altura e profundidade, proxectores anti néboa, prendido automático de luces e de limpa parabrisas dianteiros e un mecanismo de audio MP3 con mandos no volante.

A casa Citroën non deixa de lado a seguridade, para iso o Pluriel conta con: *airbags* frontais e laterais dianteiros, ABS, repartidor electrónico de freada, axuda á freada de emerxencia, etc. Emporiso, a seguridade deste modelo foi xa probada pola EuroNCAP, cun resultado de 4 estrelas e 31 puntos no apartado das probas de choque.

Tecnoloxía híbrida Lexus, sobre 2 rodas

Lexus segue a pegada da súa propia tecnoloxía *hybrid-drive*, desta volta aplicada ao mundo das dúas rodas e dando como resultado o Lexus Hybrid Bicycle Concept. Estamos a falar dun exercicio de deseño, algo así coma un bosquexo, pois aínda non existen plans para a súa produción e posta no mercado.

Este enxeño -creado co gallo de percibir a esencia dos vehículos Lexus- ten feitura de bicicleta híbrida, posúe un motor eléctrico cunha transmisión de 8 velocidades e vese atravesado pola natureza L-Finesse, que se vén a caracterizar polo lixeiro do seu cadro de carbono.

Este prototipo quere imitar á versión homóloga de vehículo Lexus Hybrid Drive. Máis polo miúdo, o pedal do acelerador desta bici é asistido por un motor eléctrico de 240w, por medio dunha batería de ión-litio de 25.9 voltios con dous xeitos de condución (*Eco & Power*). Esta creación dispón da función de rexeneración de enerxía que axuda a recargar a batería mediante a captura da enerxía cinética na freada. Amais disto, este concepto Lexus é tamén AWD (*All Wheel Drive*), por medio dun mecanismo de correa, posúe un cambio de 8 velocidades (Shimano) cunha clara analoxía respecto á transmisión automática do Lexus LS 600 h L. O tempo de recarga deste prototipo é de arredor de 2 horas.

Parabéns, Skoda!

As orixes de Skoda sitúanse na actual República Checa e remóntanse ao ano 1890, nese intre Václav Laurin (libreiro) e Václav Klement (enxeñeiro) comezaban a fabricar bicicletas. Alá polo ano 1898 atrevíanse a crear motocicletas e xa no ano 1925 -ano no que a compañía Laurin & Klement se fusiona con Skoda de Pilsen- botábase a andar a produción de camións. Era en 1905 cando saía *das súas mans* o primeiro coche.

No transcurso da Segunda Guerra Mundial o grupo Skoda e Brnenská Zbrojovka (fabricante de armas con sede en Brno) pasaron a formar parte de Reichswerke Hermann Göring como Waffenunion Skoda-Brünn. Logo da guerra -en outubro de 1945- a compañía foi nacionalizada e o grupo Skoda foi dividido en dúas compañías.

Outra data para lembrar foi marzo de 1968, data na que comezou a produción do sobranceiro coupé deportivo Škoda 110 R: 62 cv, 4 prazas e portas con xanelas sen marco. Emporiso, o chasis do 110 R Coupé converteuse na plataforma de varios deportivos. Xa no ano 1974, a marca checa fabricaba tres prototipos (180 RS e 200 RS) que se empregarían como base do 130 RS. Como curiosidade dicir que o derradeiro 110 R Coupé foi producido en Kvasiny, o 30 de decembro de 1980.

É por iso que este ano a casa Škoda está de aniversario -por partida dupla- pois cúmprense: 40 anos desde a produción do lendario Škoda 110 R Coupé e tamén se cumpren 85 anos da súa fusión con Laurent & Klement.

Cómpre engadir que, en abril de 1991, Skoda convertíase na cuarta marca do Grupo VW.

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

Seat Ibiza ST

Máis coche, máis poliva

A MARCA SEAT PARTINDO DA TRIUNFAL BASE DO UTILITARIO MÁIS VENDIDO, O IBIZA, COMERCIALIZA A VERSIÓN ST, CONSISTENTE EN ALONGAR 18 CENTÍMETROS A CARROZARÍA DE CINCO PORTAS GAÑANDO: VOLUME DE MALETEIRO, POLIVALENCIA E PRESENZA. ISTO ÚLTIMO É, SE CABE, UN DOS PRINCIPAIS ARGUMENTOS DE COMPRA, XA QUE RESPECTO DUN IBIZA "NORMAL" O ST É MOITO MÁIS COCHE E PRESENTA GRANDES SEMELLANZAS CO SEU CURMÁN PRIMEIRO O AUDI A3 SPORTBACK, TODO UN ÉXITO DE VENDAS.

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

Hai uns meses comparamos para SPRINT MOTOR as versións diésel e gasolina do Seat Ibiza e xa constatamos daquela un produto moi conseguido, cun chasis de última xeración compartido por varios modelos do grupo VAG. Neste caso, para compensar o incremento das dimensións externas e o maior peso do conxunto endurecéronse os axustes da suspensión traseira respecto do Ibiza de cinco portas.

Dende un punto de vista dinámico vai realmente ben, inspirando moita confianza e amosándose como un vehículo seguro e válido para un uso en cidade, estrada ou autoestrada.

Os acabados exteriores e interiores son de calidade e reflicten deportividade e vangardismo.

O interior goza duns materiais de boa calidade

Mecánica

A versión probada equipaba o motor 1.6 TDi de 105 cabalos: mecánica moderna cun grande rendemento para a súa cilindrada e cuns consumos e emisións moi reducidas. O Seat Ibiza ST recupera velocidade dun xeito doado; iso si, sempre que manteñamos o motor por riba das 1.400 revolucións, xa que por debaixo destas o efecto do turbo será nulo e amosarase preguiceiro. Malia a dispor de tan só cinco velocidades (e un desenvolvemento de cambio moi longo) o elevado par motor co que conta permitirá mesmo superar pendentes pronunciadas na marcha máis longa. Emporiso, se precisamos máis reprís... de certo poderemos recorrer a unha marcha inferior. Pola contra, os consumos a velocidade estabilizada poden parecer ridículos. A competencia do depósito de combustible preséntase inicialmente algo escasa (45 litros), aínda que na práctica é abonda porque a media de consumo real garante unha autonomía elevada.

alente

Equipamento e seguridade

A unidade probada equipaba o sempre recomendable control de velocidade, que achega seguridade e un alto grao de comodidade á hora de conducir por vías de alta capacidade. Tamén dispoñía do *Hill holder* (para o arrinque en costas), freos ABS con EBD (asistente para freadas de emerxencia), control de estabilidade ESP e control de tracción TCS.

Resumindo, pódese dicir que o Seat Ibiza ST ten un equipamento de serie moi completo e dispón de opcionais moi interesantes como as luces bi-xenon por tan só 600 euros. A nivel de seguridade -a parte de todo o que equipa- cómpre salientar que acadou as cinco estrelas na valoración da EuroNCAP, a máxima posible.

> O seu comportamento dinámico é realmente bo en calquera tipo de vía, tanto urbana como interurbana

JR otero carITÓN
RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL
Polígono Industrial del Tambre - Vía Edison, 30
T 981 958 340 (8 líneas) - 981 958 342 (Pintura) Fax 981 958 341
15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
www.oterocariton.com

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

Seat Ibiza ST

ficha técnica

Motor: 1.6 TDI CR
Cilindrada: 1.598 cc
Estrutura: 4 cilindros – 16v
Inxección: directa de conduto común
Potencia máxima en cv / rpm: 105 / 4.400
Par motor en Nm CEE / rpm: 250 / 1.500 – 2.500
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 5
Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos macizos
Lonxitude total: 4.227 mm
Número de prazas: 5
Capacidade maleteiro (litros): 430
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 45 litros

Versións e prezo

Dicir que este Ibiza ST tamén está dispoñible nunha versión do 1.6 TDI con 90 cabalos de potencia e outra turbodiésel con 1.2 litros de cilindrada (sen dúbida ofrecerá uns consumos máis reducidos aínda), asemade é de supoñer que se quedará un pouco curto de potencia (75 cabalos). As versións de gasolina dispoñibles son: un 1.2 de 70 cabalos, un 1.4 de 85, e un 1.2 TSI turboalimentada con 105. Neste último caso existe a posibilidade de poder asociar unha caixa de cambios automática con DSG de sete relacións. Informar de que no resto de modelos a caixa de cambios é manual de cinco marchas.

En canto aos prezos, hai que subliñar que as versións de gasolina están dispoñibles dende pouco máis de 12.000 euros e a versión diésel dende 14.200 euros.

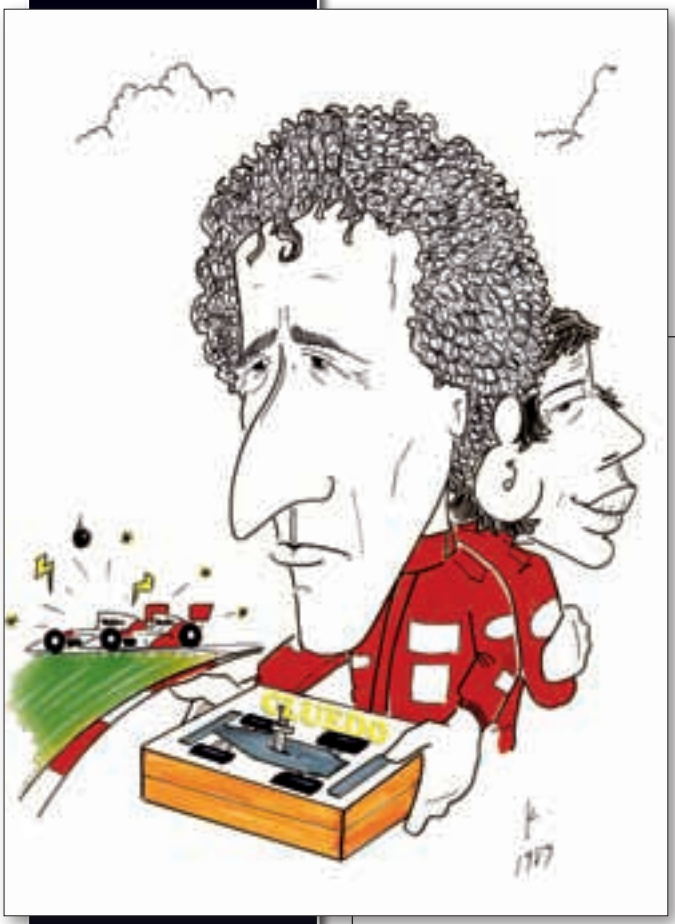
Un produto como o Seat Ibiza ST cumpre as necesidades da maioría dos potenciais compradores que (sen renunciar á estética e funcionalidade) prefiran non facer un gran desembolso económico. Por pouco máis do que custa un Ibiza "normal" o ST ten máis "porte", capacidade e actualidade... polo que para moitos este Seat Ibiza ST será unha decisión acertada.

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

Alain faise, Ayrton nace

[1989] O cambio semiautomático discorrido por Barnard compensou o retorno a motores aspirados con centos de cabalos menos. No emocional, avivouse a xenreira entre os dous pilotos-estrela da McLaren. Monsieur Balestre abreviou o final condenando a turrada de Senna contra Prost.



Dous lostregazos en Jacarepaguá e Imola marcaron o inicio do curso 1989. Tiña peor pinta a turrada contra o muro Tamburello do Ferrari de Gerhard Berger, que botou 7 segundos retorcéndose e os 25 posteriores ardendo. Pero saíron perdendo as cervicais de Philippe Streiff, que o sentaron nunha cadeira de rodas por espetarse nos ensaios previos ó gran premio do Brasil.

Polo demais, o sobresaliente 1988 de McLaren non pode ser ameazado por escuderías do prestixio de Ferrari e Lotus por moito que senten a Mansell ou Piquet. É tempo dos MP4, de Senna e de Prost, imbatibles ata que dure a convivencia.

Troca de cambio

Ilegalizar a turbocompresión como consecuencia da escalada incontrolable de potencias deixou aberto o panorama de motores, agora topeados a 3,5 litros atmosféricos e limitados a 12 cilindros. Como non podía ser doutro modo, Ferrari partiu da opción doce cilindros, marca da casa; no outro extremo, Cosworth foi fiel á tradición de Northampton apostando pola compacidade do oito en uve; no medio dos dous, a fórmula de motores decacilíndricos armados por Renault e Honda consolidouse como arquitectura ideal facendo valer o compromiso entre volume e rendemento.

A nada que se parecese ó MP4/4, o McLaren novo reunía os elementos necesarios para reeditar o título de construtores. Aínda así, dá a sensación de que o maior potencial residía no precioso 640 rosso da supercaixa. Porque o Ferrari 640 pertence ó club dos escollidos, coma o Lotus 78 lapa ou o McLaren MP4/1 con esqueleto de carbono. O Ferrari do 1989 incorpora unha caixa de cambios de vangarda imaxinada polo profesor Barnard no seu despacho a máis de mil quilómetros de Maranello. O antigo enxeñeiro da McLaren modernizou a transmisión, elemento ó que non se lle tiña prestado atención máis alá da pura fiabilidade.

E reformulouno en varias direccións. Comprimiu o piñonerío e como consecuencia o tamaño do cárter; engadiu unha velocidade máis para dotar a posta a punto de maior versatilidade; por último, serviuse dun sistema electrohidráulico para accionar os cambios mediante unhas orellas ou paletas xusto detrás do volante momo. A posición natural das mans no volante permitía subir e baixar marchas cos dedos sen soltar a dirección, aínda en plena curva. Todo incidía a favor deste moderno sistema de transmisión: aforraba espacio na cabina e sobre todo optimizaba o factor humano, xa que impedía fallar cambios, engrenaba velocidades ó ritmo dos pilotos máis hábiles e consumía menos fondo físico có fatigoso raca-raca. Os máis ortodoxos, como é natural, sentírono na alma.

Chispazos

A casa McLaren, sen entremerse demasiado na relación dos seus pilotos, asegurábase campionatos e propaganda extra, xa que, fora Senna fora Prost, ámbolos dous conducían un Marlboro branco e encarnado. Un e outro parecíanse en que eran de ter o ego subido, pero mentres que AS era virtuoso co volante, AP era sobresaliente cos parámetros; un por nacemento, o outro por devoción; un era un 'zico', o outro un 'platini'. Ó francés escapáraselle o campionato do 88 ante un Senna acabado de chegar, polo tanto estaba forzado a crear un plan para ganarlle ó compañeiro co mesmo coche. Para neutralizar o furacán brasileiro, pon en práctica unha maneira de afrontar as carreiras pensando no campionato. E Senna cae na rede de Prost; pilotaba con agresividade, co corazón, sen cabeza, contra Prost. Nos cara a cara impúxose sempre o brasileiro, pero o cómputo final de podios era favorable ó francés por once a sete.

A alta tensión que precedeu o anuncio de Prost de marchar para Ferrari tivo o punto de arranque en Imola. Coa tranquilidade de non sentírense ameazados por equipos rivais, os dous pombos traman un pacto de non-agresión. A ocorrencia partiu de Alain Prost porque empezaba a saber como as gastaba Senna. No que quedaron os dous non se sabe moi ben, pero polos razoamentos das protestas debía ter que ver con manter as posicións durante a primeira volta tal como se chegara á primeira curva, e que despois cada un afiara o que puidera. Trala neutralización da primeira saída non sucedeu nada do convido, aínda que tamén pode ser que non concretaran cal era a primeira curva, xa que Prost colle a dianteira en Tamburello (unha `recta torcida´, como lle chama Piquet) e Senna méteselle polo interior na Tosa. Quedou a salvo o que para os defensores firmes do espírito deportivo é un valor intrínseco do automobilismo. Así e todo, a frase de Senna manda chover: "Eu viña máis acelerado. Tiña que levantar o pé para respectar o acordo?" Tralo suceso de Imola, Dennis xúntaos ós dous. Á saída, Prost solta a lingua na prensa dicindo que Senna lambera nas lágrimas.

> **"Senna cae na rede de Prost; pilotaba con agresividade, co corazón, sen cabeza, contra Prost**

Curtocircuíto (Suzuka II)

Foi a imaxe do ano. Os dous MP4/5 parados no atallo da chicane que antecede a entrada na meta de Suzuka. Prost báixase e desabrocha o casco mentres Senna permanece atado e bracea para que o arrepuxen. Como nunca antes sucedera, os integrantes do mellor equipo posible enfróntaronse de mala maneira, fóra e dentro da pista con piques, zuna e resentimento máis propios de cativos ca de modelos de conduta que xogan a vida a trescentos por hora.

Era a penúltima proba. Quedando Senna de primeiro ou de segundo podía atrasar a solución do campionato ata Adelaida. Antes de montar, Prost corrixe os aleróns. O francés, sempre intrigante, argállao a última hora. Aínda ben non abre o semáforo, Alain sae mangado da formación e distancia a Ayrton con certa facilidade mercé ó retoque nos aerofolios para ganar velocidade de punta nas rectas. Sen perderlle o alerón de vista, Ayrton comprendeu a situación. Podía irlle rebaixando tempo a Prost, porque o promedio de velocidade, inferior en recta pero superior en curva, tíñao o brasileiro ó seu favor. Pero eso era insuficiente, xa que tiña que contentarse con ulirlle o rabo nas zonas de curvas. Os catro dupletes conseguidos ata daquela polos coches de Ron levábanse resolto sempre na mesma orde: primeiro Senna, segundo Prost. Para Senna, en Suzuka non podía ser doutra maneira. Volta 47, de 53. Incapaz de ganarlle metros nas rectas, Senna mételle o coche xusto antes da maior freada do circuíto con media roda pola herba. Ó interferir na traxectoria de Prost, tócanse. Saen arrastrados un contra o outro de fronte ó atallo da chicane. Quedan de par, varados entre as pacas de palla. Prost báixase e desenfunda o casco ó pé do coche en actitude eastwoodiana. Senna permanece atado cismando nas consecuencias daquela arroutada. Mentres Prost continúa humillando a pé firme, Senna bracea para que o arrepuxen e busca consolo no que sabe facer, que é guiar coches. Prende á carreira, fura por entre as pacas coma se o comera o demo e sae á pista. Aínda pasando polos garaxes, non se lle escapou a vitoria.

Antes de subir ó podio foi descualificado. As autoridades con potestade para arbitrar no asunto non se posicionaron sobre o incidente en si, senón que alegaron co argumento de ter cortado a chicane e non facela polo seu sitio. Ayrton e o seu entorno manifestáronse moi doídos polo que lles soaba a unha escusa hipócrita de Jean-Marie Balestre en persoa para darlle un escarmento ó rival do seu protexido e compatriota, Alain Prost, campión por terceira vez.

	PILOTO	BRA	RSM	MON	MEX	EUA	CAN	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	ESP	XAP	AUS	TOTAL
1	Alain Prost	6	6	6	(2)	9	- P	9 P	9	6	(3)	6	9	6	4	-	-	76 (81)
2	Ayrton Senna	- P	9 P	9 P	9 P	- P	-	-	- P	9 P	6	9 P	- P	- P	9 P	- P	- P	60
3	Riccardo Patrese	-	-	-	6	6	6	4	-	3	- P	-	3	-	2	6	4	40
4	Nigel Mansell	9	-	-	-	-	-	6	6	4	9	4	-	-	-	-	-	38
5	Thierry Boutsen	-	3	-	-	1	9	-	-	-	4	3	4	-	-	4	9	37

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Honda Marlboro McLaren	MP4/5	Honda	Prost / Senna	Marlboro
2	Canon Williams Team	FW13	Renault	Patrese / Boutsen	Canon
3	Scuderia Ferrari SpA	640	Ferrari	Mansell / Berger	Agip

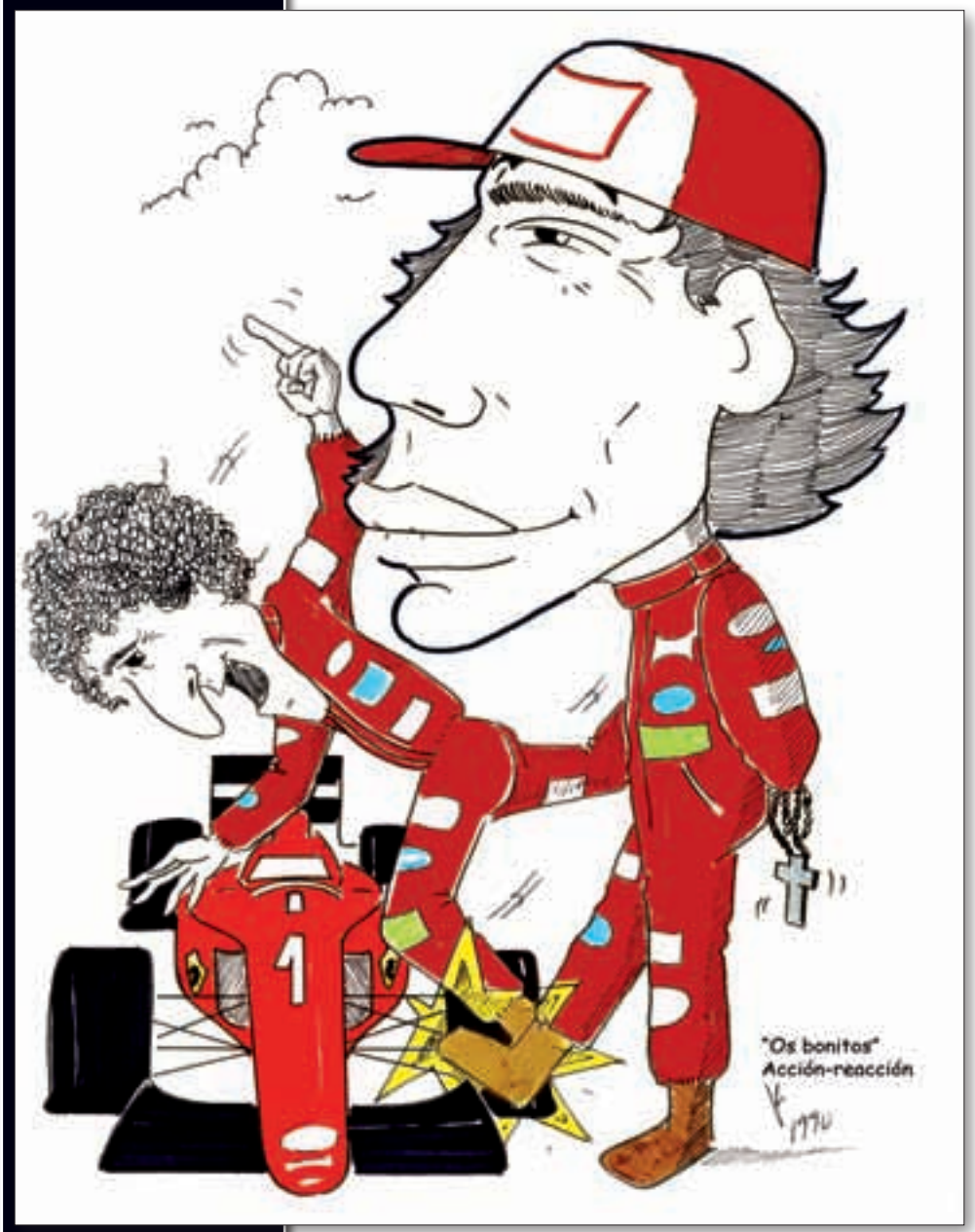
■ RAMÓN NOVO | Textos
■ KIKE VALIÑO | Ilustracións
■ JUANCVARELA.COM | Deseño

Coma o can e o gato

[1990] Suzuka-89 atizou o *affaire* Senna-Prost e os episodios ulteriores sucedéronse de xeito natural: Alain foxe ó eterno rival, a Maranello, e Ayrton deixa ir o seu talento ata que lle pode a inconsciencia, por segunda vez na corrida do Xapón. Ferrari, castigado polas avarías, non dá reeditado un triste título.

Con coches iguais, parecidos segundo Prost, o ano anterior acabara co terceiro título para o francés mentres Senna botaba lume pola boca contra Balestre polo que consideraba unha cacicada do clan dos franceses. Para o afeccionado non existía un engado mellor có que acabou por confirmarse: Senna, o neno mimado de Ron Dennis e os xaponeses, permanecía en McLaren-Honda en tanto que Prost, decepcionado da McLaren, aterra nunha Ferrari en ascenso que metía medo: 1 Prost – 2 Mansell. Con Berger cubrindo a baixa de Prost, quedaban configurados dous equipazos ante os cales os Williams-Renault de Boutsen e Patrese perdían gas, os Benetton-Ford de Piquet e Nannini opositaban, e Lotus e Brabham esmorecían.

Antes do terceiro acto de Suzuka, vivíronse escenas memorables en Phoenix, Imola e Monza. O de Jean Alesi en Phoenix foi de 'playstation', xogando con Ayrton Senna por rúas urbanas reconvertidas en circuíto. En Imola Nigel Mansell executou unha rotación de ballet a 280 ó saírse da aspiración de Gerhard Berger. E o Lotus amarelo de Derek Warwick deixou en Monza un minuto inmorredoiro: despois de pisar fóra da raia na Parabólica, peta de lado coa barreira de rodas e escorrega douscentos metros entornado. As bancadas non pestanexan ante o risco de que medio pelotón turre contra el, inmóbil e papo arriba. A secuencia ten de singular o contraste entre o dramatismo do accidente e a ausencia de emoción por parte de Derek, que emerxe do cubil coma unha donicela e cruza a pista sen tordear un pelo. Medio minuto antes de volver subirse ó *muletto* e saír arreando de novo.



Estaba para ser

Ó longo do campionato deu a impresión de que quedaran cousas sen dicirse Ayrton Senna e Alain Prost. Como se se temeran un ó outro, non se viron as caras de cerca ata Bélxica e Italia. Xustamente en Monza, na conferencia de prensa posterior ó gran premio chegaron a darse a man incitados por un xornalista. Tendo en conta que había que descartar cinco resultados e que os separaba nada máis unha vitoria, aló foron os dous camiño de Suzuka: Senna 78 puntos, Prost 69 puntos.

Quedaban as carreiras do nacente nipón e australiano para a conclusión do campionato, e o Xapón esperaba coma as ánimas que se desencadeasen as hostilidades entre os dous "samurais". Os xaponeses, cada ano con maior proxección en materia de motores, electrónica, ordenadores e telemetría, acentuaron a súa presencia na F1 mercé ás chispas que saltaban no treito final do calendario na pista de Suzuka, antano entre Piquet e Mansell, hogano entre Senna e Prost.

E foi (Suzuka III)

Todo aconteceu na beira interior da *First curve* de Suzuka, mediacurva á dereita en baixada cun leve peralte de quinta velocidade á que se chega lanzado a 240. Da primeira liña saían o can e o gato, Ayrton desde a pole pero penalizado por saír na parte sucia. Ás ordes do semáforo, Alain tracciona mellor e colle a dianteira ata o final da recta, onde enfila a corda na primeira posición seguido do brasileiro, ó cu del sen disimular a traxectoria a machado por dentro de todo sen cortar a dirección.

A cámara lenta vese desprenderse o alerón do Ferrari número 1. Mentres Prost intenta domar a traseira virando a dirección a tope nun acto reflexo, o de atrás non para de empuxar. De alí a dous segundos pérdense de vista arando na areeira da escapatoria. Antes da carreira Ayrton comentara que "se Prost abandona no Gran Premio do Xapón, estou seguro de que serei campión do mundo, calquera que sexa o meu resultado".

De alí a quince días en Adelaida, Prost subía polas paredes: "Estou absolutamente seguro de que bateu comigo deliberadamente. Convencido ó cento por cento. Foi nunha curva que eu trazo pisando a fondo en quinta. Está claro que non petou coa roda, senón no medio do alerón traseiro, sen tocar sequera a roda. Literalmente, empuxoume por detrás". Ó cabo dun ano, á altura do gran premio de Suzuka, Senna tiña nas mans o terceiro título e sentiuse con ganas de dicir: "Era importante conquistar a pole naquela carreira. Todo foi unha orde de Balestre. Coñezo como funciona o sistema por dentro. O sábado dixen para min: `se domingo na saída Prost se me adianta porque eu saio do lugar errado e se el chega á primeira curva antes ca min, irei por todas. E mellor lle será que non cerre a curva fronte a min porque non a dará terminado´. E eso foi o que ocorreu. Realmente o meu desexo era que non sucedera, desexaba saír do lugar correcto porque tería saído diante e sería unha loita limpa. Foi un final pésimo para o campionato. Non foi bo para min, nin para a fórmula 1. Foi o resultado de decisións equivocadas e da parcialidade das persoas que daquela tomaban as decisións".

> **"Todo foi unha orde de Balestre. Coñezo como funciona o sistema por dentro**

Media traxedia, traxedia é

Alessandro Nannini e Martin Donnelly non volveron pilotar un fórmula-un. A Nannini seccionoulle parte do brazo dereito a ala dun helicóptero mentres folgaba. A Donnelly, irlandés de Belfast, retirouno de correr o Lotus 102 durante a clasificatoria para o Gran Premio Tío Pepe de España. Seguindo o relato de Sid Watkins en *Viver nos limites, Glória e tragédia na fórmula 1*, Martin xacía inconsciente no medio da pista a varios metros das dúas metades en que quedara dividido e fumeando o Lotus-Lamborghini que guiaba; cando recuperou o sentido, non paraba de preguntar polos tempos. Sufriu consecuencias graves nas pernas e no tórax como consecuencia de saír despedido no impacto contra os gardarraís. O golpe foi tan criminal que ata partiu o casco e mostraba lesións no pulmóns pola presión dos cintos. Senna acudiu ó accidente; parou e observou detrás do seu amigo o doutor Sid Watkins todas as manobras que lle efectuou a Martin; despois á noite preguntáballe a Sid por que lle metera o dedo na boca antes de colocarlle o tubo...

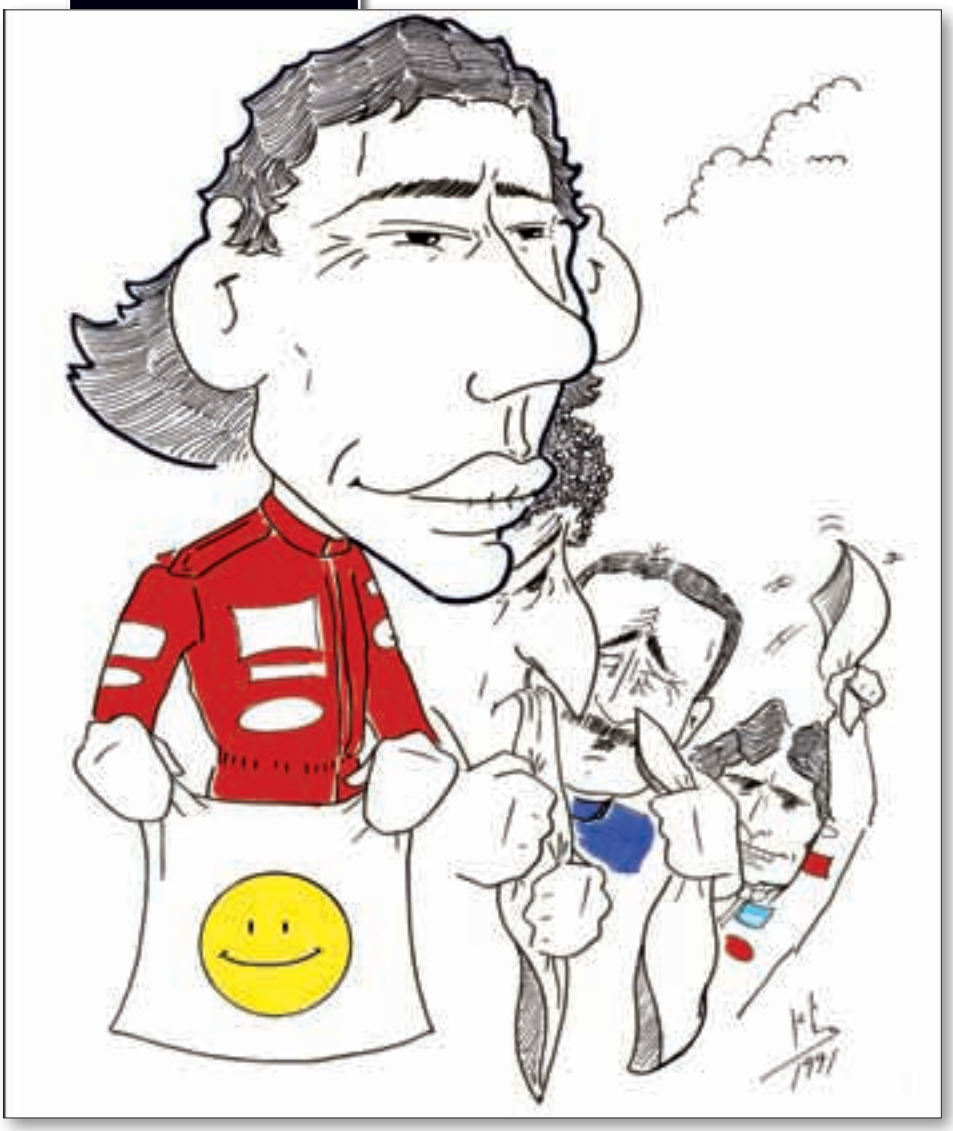
As primeiras fotografías mostran a Martin inerte no chan co asento colgado ás costas. Non se sabe a ciencia certa se tería sobrevivido dentro do coche, tal como argumenta o profesor John Barnard: "Pódese construír un chasis de F1 tan ríxido coma un bloque de cemento, pero chegará un punto en que o piloto será fisicamente destruído dentro do coche no caso dun accidente grave. Temos que recordar que ninguén pode facer máis resistente o corpo humano, que só aguanta ata certo punto. É necesario disipar a enerxía dunha forma ou doutra". O conto é que o anonimato de petapoucos como Martin Donnelly e Philippe Streiff, parapléxico desde Jacarepagua-89, camuflaba o terror dunha calamidade que tiña pinta de estarse cocendo.

	PILOTO	EUA	BRA	RSM	MON	CAN	MEX	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	ESP	XAP	AUS	TOTAL
1	Ayrton Senna	9	4 P	- P	9 P	9 P	-	4	4	9 P	6	9 P	9 P	6	- P	- P	- P	78
2	Alain Prost	-	9	3	-	(2)	9	9	9	3	-	6	6	4	9	-	4	71 (73)
3	Gerhard Berger	3	1	2	-	6	(1)	3	2	-	4	2	-	2	-	9	9	43 (44)
		- P	6	6	4	3	4 P	2	-	4	-	4	4	3	-	-	3	43
5	Nigel Mansell	-	3	-	-	4	6	- P	- P	-	-	-	3	9 P	6	-	6	37

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Honda Marlboro McLaren	MP4/5 B	Honda	Senna / Berger	Marlboro
2	Scuderia Ferrari SpA	641	Ferrari	Prost / Mansell	Agip
3	Benetton Formula LTD	B190	Ford	Piquet / Nannini	Benetton

Polas boas

[1991] Dous títulos polos pelos levaba obtido Ayrton á conta de Alain, no 88 con menos puntos totais e no 90 cunha colisión a máis de 200. Ó brasileiro achaiáronlle o camiño Mansell, a bordo do prometedor FW14, e Prost, en camión. Deu que falar un mocete alemán que lle birlou Briatore a Jordan.



Prost, Patrese, Berger e Mansell secundan os catro primeiros triunfos en gran premio do piloto de São Paulo. Por se fora pouco, Ayrton acompañábaos da súa pole correspondente. Mantivo a calma apañando puntiños e no mes de agosto respondeu con dúas vitorias consecutivas a unha embestida de Mansell, que viña de vencer en fila en Nevers, Silverstone e Hockenheim. Ayrton Senna contou con material de primeira e cun equipo arredor da súa figura, mentres que o seu demonio particular, Alain Prost, se pudría nunha desfondada Ferrari. Nada máis se preocupou de que o talento fluíse derriba do que xa constituía a súa icona F1, o McLaren pintado de Marlboro. Aínda encima, reparou a imaxe de temperamento irreprimible con comportamentos como o dispensado co seu compañeiro Gerhard Berger ó regalarlle a vitoria en Suzuka, ou cando levantou o pé a final de recta en Montmeló despois de ir tocando as rodas con Nigel Mansell durante dez segundos a máis de 300 Km/h.

No plano tecnolóxico as velocidades a que avanzaba a posta ó día en materiais e aerodinámica obrigou o organismo rector a ir reaccionando atrás das evolucións. O recorte aquel ano traduciuse en reducir dez centímetros o ancho total do alerón frontal maila altura do alerón traseiro con respecto ó eixe das rodas posteriores. Como consecuencia de meterlle as tesoiras ó xenio creativo dos deseñadores resultaba unha deprimente uniformidade no modelado dos monoprazas. Menos mal que Adrian Newey rescatou do tedio o factor-máquina refinando a electrónica do Williams FW14 con suspensión activa, control de tracción e sistema de freos antibloqueo.

No político, a alta institución do automobilismo asistiu á derrota electoral de Jean-Marie Balestre, relacionado coa *SS Waffen* durante a resistencia francesa, relevado no cargo por Max Rufus Mosley, fillo do fundador da *British Union of Fascist* sir Oswald Mosley. Desde os tempos de fabricante do March, a primeiros dos setenta, ía con Max Mosley andar nas batallas políticas, onde se encontraba a gusto en parte debido á súa formación en leis. Axiña tomou partido ó abeiro e Ecclestone, onde no nome da FOCA participara na redacción do Tratado da Concordia entre a FIA e a FOCA no 1981.

» Ferrari noite pecha

Ó morrer o Vello, Ferrari quedou descabezada. Os intentos por cubrir aquel baleiro nunha estrutura tan monoteísta, provocou camarillas e os celos típicos das herdanzas. O dúo Capelli-Castelli en postos executivos foi relevado no 1991 pola tríade Fusaro-Lardi-Lombardi. Ó cabo dun ano retoma as rendas Luca di Montezemolo, que se fai rodear de Niki Lauda como conselleiro e titor dos pilotos. Mentres que a ras dos garaxes atufaba a amiguismo, nas alturas da *gestione sportiva* o entendemento nulo entre Piero Fusaro, Luca di Montezemolo, Cesare Fiorio e demais comenencias desembocou nunha maraña de cables con corrente eléctrica na punta.

Imaxe corporativa á parte, o caos institucional en Maranello contaminou o eido deportivo. Mansell saíu escorrentado pensando en retirarse, non sen antes declarar que "a miña relación coa prensa italiana é moi simple de explicar: eles non me entenden e eu tampouco a eles". Alain Prost non aguantou máis e desafogou en Suzuka: "Hoxe ata un camioneiro con bos brazos o daría feito mellor ca min". Algo fallou para que un bo plan na contratación de pilotos e nos pasos claves na vangarda tecnolóxica, como foi a revolucionaria caixa de cambios automática, non se traducise en títulos na F1, o hábital natural de Ferrari.

» Cousas de trasnos

Interlagos. Ayrton Senna encaraba bastante sobrado as últimas dez voltas no seu McLaren-Honda MP4/6 sen Mansell na pista e con corenta segundos de vantaxe sobre Riccardo Patrese. Entre o carioca Jacarepagua e o paulistano Interlagos levaba catro poles pero resistíaselle a vitoria na súa terra. Hoxe era o día para poñer fin á mala racha de abandonos ante a *torcida* que o idolatraba. Pero apareceu o meigallo e cando se quixo dar conta perdía marchas, primeiro a terceira despois a quinta, unha atrás doutra. En Williams alertaron de inmediato a Patrese para que afiara detrás de Senna todo canto puidese. Caían segundos de cinco en cinco. Desde que encaixou a sexta marcha, non soltou as mans do volante e arreou con ela ata o final picando no embrague á saída das curvas lentas. Todo Interlagos vivía doente o dramatismo da persecución. Na última volta aparece o esconxuro en forma de gotas e o brasileiro traspasa a meta antes có italiano. Nin sequera deu a volta de agradecemento ante a afervoada turba amarela. Quedou no coche morto de cambras, os ollos acuosos, sen forzas para saír e cun xesto poscoital. Houbo que sacalo de alí e axudarlle a chegar ó podio, onde a pouco máis non dá nin levantado a copa.

Estoril. A par de Senna na segunda fila, Mansell tómalles a dianteira ós dous *mclarens* e déixase ir atrás do seu compañeiro Riccardo Patrese, que tiraba con forza para despegárense de Senna e Berger. Cando viu que tal, pasoulle a Riccardo. Na metade da carreira McLaren vese distanciado e sen argumentos para dalos pillado, de modo que entra a poñer rodas frescas por ver se sucede algo. A escudería de Frank Williams, reaccionou ordenando ingresar os seus co obxecto de copiar a manobra. Nada máis traccionar ó baixaren os gatos do Williams número 5, a porca da roda posterior dereita non entrou ben no espárrago e saíu rolando mentres Mansell, negro, quedaba parado co coche sentado en tres rodas. Aló van os mecánicos. Aló van os segundos. Aló vai todo outra vez. Merda todo. Chántanlle outra roda e arranca cagándose na puta. Durante unhas cantas voltas as pulsacións de Mansell contábanse por semifusas. Xusto cando empezaba a ulir a remontada, sácanlle a bandeira negra. Desta vez o británico repórtase e capitula.

> "Quedou no coche morto de cambras, os ollos acuosos, sen forzas para saír e cun xesto poscoital

Era un alemán, un irlandés e un italiano

En Francorchamps un pipiolo alemán que viña de correr no *junior* team de Mercedes-Benz en sport-prototipos cualifica na sétima praza o debutante Jordan 191 verde. Chamábase Michael Schumacher e obtivera ese volante en substitución de Bertrand Gachot, no cárcere naquel momento por xiringar cun vaporizador a face dun taxista londinense co que tivera unhas palabras.

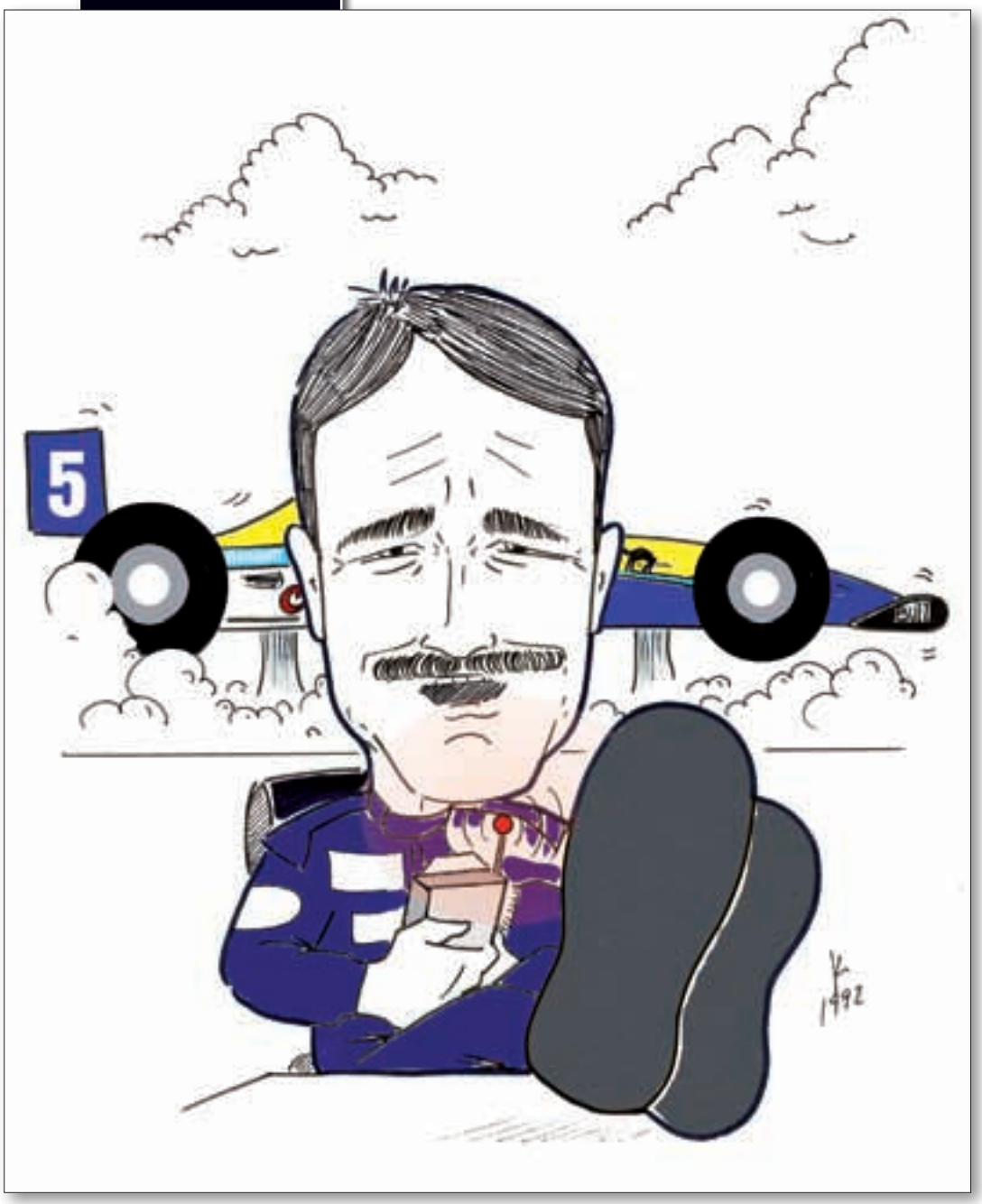
Entre Willi Weber e Jochen Neerpash, representante e valedor de Schumacher, apañáranlle unha proba nun fórmula 1 en Silverstone que satisfixo ó mandamáis de Jordan, Eddie Jordan. O simpático patrón irlandés asinoulle unha declaración de intencións para discutiren o contrato con máis tempo despois da corrida de Spa. Pero levantaron tanta fumareda os ensaios da fin de semana belga que Flavio Briatore, informado polo novo director de enxeñería da Benetton, Tom Walkinshaw, das prestacións de Michael co prototipo Mercedes C291, ofreceulle un contrato máis sedutor có de Eddie Jordan, no Benetton ó lado de Piquet e mais de dúas persoas que acompañarían a Michael durante todos os seus anos vitoriosos, Ross Brawn como director técnico e Rory Byrne como xefe de deseño.

	PILOTO	EUA	BRA	RSM	MON	CAN	MEX	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	ESP	XAP	AUS	TOTAL
1	Ayrton Senna	10 P	10 P	10 P	10 P	-	4	4	3	-	10 P	10 P	6 P	6	2	6	5 P	96
2	Nigel Mansell	-	-	-	6	1	6	10	10 P	10 P	6	-	10	-	10	-	3	72
3	Riccardo Patrese	-	6	-	-	4 P	10 P	2 P	-	6	4	2	-	10 P	4	4	1	53
4	Gerhard Berger	-	4	6	-	-	-	-	6	3	3	6	3	-	- P	10 P	2	43
5	Alain Prost	6	3	-	2	-	-	6	4	-	-	-	4	-	6	3		34

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Honda Marlboro McLaren	MP4/6	Honda	Senna / Berger	Marlboro
2	Canon Williams Renault	FW14	Renault	Mansell / Patrese	Canon
3	Scuderia Ferrari SpA	643	Ferrari	Prost / Alesi	Agip

Re-Mansell

[1992] Nigel dáse a última oportunidade ós 38 anos, con Nelson retirado e Alain de ano sabático. De paso que escorrenta a sombra de Moss, desquítase das desgracias pretéritas a ritmo de *récords*. Todo resultou doado cun Williams-Renault cargado de electrónica. Á falta de competencia, a intriga mudouse ós despachos.



"Deixei marchar dous títulos de campión do mundo coa escudería Williams; primeiro no 1986 co Honda turbo e despois o ano pasado. Sen esa roda que se desprendeu en Portugal, hoxe sería campión. Pero á terceira será a vencida. Xa veredes. Desta vai!". Ó mesmo tempo que espertaba paixóns propias de *hooligans*, Nigel Mansell empezaba a enxendrar aquela lástima que envolveu para sempre a figura do seu compatriota Stirling Moss, catro veces subcampión ó rabo de Fangio e xamais campión.

Cinco carreiras antes do final, o bravo piloto británico alcumado "touro da illa de Man" álzase co título mundial que tanto se lle fixera de rogar. Nigel, todo exuberancia para ben e para mal, liga vitorias nos cinco primeiros grandes premios e marca poles e voltas rápidas a feito. Co soberbio FW14B ata o discreto Riccardo Patrese o escoltou no campionato final de pilotos e en múltiples probas da temporada. Irrelevante Senna (McLaren) e sempre voluntarioso Jean Alesi (Ferrari), Michael Schumacher (Benetton) abriuse paso obtendo o triunfo en Spa, guerreando con Ayrton en auga e destapando champaña con regularidade.

Renault doutórase en Williams

O FW14B é para ter na memoria. A un decorado impecable de amarelo, azul, branco e negro con letras de Canon, Camel, Renault, Elf, Labatt´s, Bull e Goodyear, non desmereceron un físico atlético e unha alma de aceiro. O esqueleto que lle tocou de portar nas entrañas a xoia de Renault recuperou o enxeño tecnolóxico da suspensión activa que descartaran Lotus e Williams había cinco ano por causa de que daquela aínda non dera avanzado abondo a informática. Patrick Head, director técnico vencellado de toda a vida ó destino de Williams, esperou ata que chegou o momento de xestionar con eficiencia computacional un sistema hidráulico de suspensión. Mandou fóra os amortecedores e instalou unha rede de sensores para analizar as ondulacións da pista e describir os momentos de tracción, de freada e de cambio de dirección. Unha vez transmitidos os datos, un cerebro electrónico compensaba ó momento os desequilibrios do coche. Por se fora pouco, en colaboración con Adrian Newey, aplicouse a electrónica no control de parámetros da caixa de cambios para adaptalos ás condicións específicas de cada circuíto.

A alma, como lle gustaba chamarlle Jean-Jacques His, presentaba unha morfoloxía de 10 cilindros en uve a 67 graos, 3.493 cc e potente en 750 cabalos a 13.000 voltas por segundo. Feito para o sitio, encaixou no chasis de tal maneira que potenciou as virtudes innatas da maquinaria en canto a resistencia e versatilidade en distintos réximes de xiro. Renault chamoulle RS4. Á parte de Renault, eran *Aéroespaciale* nas especialidades de materiais, vibracións e temperaturas, *Magneti-Marelli* no control electrónico do motor, *Bull* no proceso de informacións e telemetría, *Messier* fundindo nas culatas, *Champion* como fornecedor de buxías, *Raychem* cos cables e conexións e *Elf* no tratamento químico dos combustibles.

Todo o elenco de colaboradores fora citado por Renault Sport, departamento deportivo da fábrica que depositou confianza nun grupo de elite con Bernard Dudot, Jean-Jacques His e Jean-François Robin, coordinados por Christian Contzen e Patrick Faure. Este equipo de traballo sobrevivira dous anos desenganchado da F1 hibernando en Viry. De paso que se repoñían do revés sufrido con Alain Prost no 1983, prepararon con tempo outro salto ó certame automobilístico máis exclusivo mediante unha célula que operaba á sombra sen poñer en perigo o prestixio da industria de Renault como fábrica de turismos. Con Williams como socio obtiveron o seu primeiro título rachando a un tempo o ciclo de catro campionatos consecutivos de McLaren-Honda.

Cabeza quente, corazón ardente

Entre as estampas máis plásticas da F1 adóitase escoller o Williams número 5 do 1992 cabalgado por Nigel Mansell. En realidade, foi o coche que menos proxectou a expresión artística do xenio de Upton-on-Severn, debido á sintonía entre a perfección mecánica do motor e o refinamento electrónico do chasis. Era público desde os tempos de compañeiro de Piquet que cos datos de telemetría na man a rapidez do "leone", como lle puxeran en Italia, daba para igualar con pilotaxe unha posta a punto mediocre. Pero alén da velocidade, os atributos que máis popularizaron a súa imaxe foron o ardor e combatividade con que afrontaba situacións adversas, algunhas delas xurdidas por pura mala sorte. Talvez ese punto de infortunio era o que facía a Mansell tan humano como para atraer admiradores de todos os recullos do planeta.

Á parte de sorprender o público con lágrimas e outras actitudes desconcertantes na súa vertente pública, no coche notábaselle o estado de ánimo coma a ningún outro. Por desgracia para el, tocoulle de sufrir as consecuencias de coincidir no tempo con farallóns coma Piquet, Prost e Senna, verdadeiros ególatras ante os cales Mansell representaba o estigma de perdedor. Así e todo, acordaránselle accións bravas contra o que máis respectaba: "Senna e eu eramos corredores; outros campións eran simplemente pilotos". Nigel e Ayrton asinaron duelos prodixiosos en Jerez-86, Hungaroring-89, Montmeló-91, Monza-91 e Mónaco-92, pero a relación entre eles dous sintetízaa a volta triunfal en Silverstone-91, onde ó clamor pola vitoria do heroe local se sumou Senna, segundo clasificado durante toda a carreira ata quedar sen gasolina na última volta, que aceptou o ofrecemento de Mansell de viaxar ata os boxes montado no capó do Williams número 5.

Unha moza para tres galáns

Queixoso polas calamidades padecidas na Ferrari, Alain Prost tomou a decisión de pousar o casco durante un ano a "reencontrar o equilibrio psicolóxico que me permita un novo asalto ó meu cuarto título". Estaban todos os asentos ocupados, porque loxicamente non lle valía calquera: "Se quero pilotar, podo facelo sen problemas; non teño máis que presentarme en México co casco debaixo do brazo, pero non son un mercenario. Pilotar, simplemente por pilotar, non. Quero ser campión do mundo". O ano de meditación fundiulle ben, xa que aproveitou que as francesas Renault e Elf servían en Williams para comprometerse o ano seguinte coa casa británica. Cando chega a oídos de Senna, este ofrécese a correr para a casa de Didcot por nada. E Frank, consciente de que o aman todos polo coche que ten, apértalle as caravillas a Mansell, quen en desacordo pola revisión á baixa do contrato, desafía ó patrón con marchar con Carl Hass para o campionato americano da CART.

Ayrton Senna presentía a fin do ciclo McLaren. Honda advertíralle a principio de temporada a Ron Dennis que tiñan previsto abandonar a fórmula 1 definitivamente de momento. O proxecto McLaren-Ford non era estimulante, nin tampouco Ferrari; disque na semana de Silverstone Senna se entrevistara con Luca di Montezemolo e que cando lle pedira 30 millóns acabara a conversación. Estaba claro que o xoguete era o Williams, pero Prost, que tampouco era manco sen volante, tiña asinada unha cláusula con Frank que o protexía de Senna. Total que, Mansell marchaba ós Estados Unidos, Senna facía un ano de penitencia e Prost encargaba o cuarto título de campión mundial.

	PILOTO	RSA	MEX	BRA	ESP	RSM	MON	CAN	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	XAP	AUS	TOTAL
1	Nigel Mansell	10 P	10 P	10 P	10 P	10 P	6 P	-	10 P	10 P	10 P	6	6 P	- P	10 P	- P	- P	108
2	Riccardo Patrese	6	6	6	-	6	4	-	6	6	-	- P	4	2	-	10	-	56
3	Michael Schumacher	3	4	4	6	-	3	6	-	3	4	-	10	4	-	-	6	53
4	Ayrton Senna	4	-	-	-	4	10	- P	-	-	6	10	2	10	4	-	-	50
5	Gerhard Berger	2	3	-	3	-	-	10	-	2	-	4	-	3	6	6	10	49

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Canon Williams Renault	FW14 B	Renault	Mansell / Patrese	Canon
2	Honda Marlboro McLaren	MP4/7	Honda	Senna / Berger	Marlboro
3	Camel Benetton	B192	Ford	Schumacher / Brundle	Camel

■ FERNANDO CUADRADO | Texto
■ F. CUADRADO/SPRINT MOTOR | Fotos

O Casco

A vida pendente dunha carcasa ben abrochada

CADA VEZ, AFORTUNADAMENTE, É MÁIS DIFÍCIL VER UN MOTORISTA SEN O CASCO. PARECE MENTIRA QUE TAN SÓ TRES DÉCADAS ATRÁS LEVAR ESTE ELEMENTO DE SEGURIDADE FOSE VOLUNTARIO. OS BENEFICIOS DE LEVAR O CASCO POSTO, TANTO PARA O CONDUTOR COMO PARA O PASAXEIRO DUN VEHÍCULO DE DÚAS RODAS, NO CASO DUN SINISTRO SON INCUESTIONABLES.

Quen utiliza a míudo motocicletas ou ciclomotores é, en xeral, consciente da importancia de que hai que protexer o corpo utilizando prendas adecuadas, xa que non dispón dunha carrozaría que o envolva, polo que unha eventual caída ao chan implica inevitablemente arrastrar sobre o firme e, en ocasións, golpear contra algún obxecto en movemento ou obstáculo fixo. Así e todo, aínda existe algún condutor imprudente (e ilegal) que descoida a seguridade da súa cabeza, ao conducir sen facer uso deste elemento de protección, ou crendo que o fai polo mero feito de colocalo na cabeza sen abrochalo correctamente.

Un dos centros que se preocupan polo estudo da seguridade viaria está situado na cidade aragonesa de Zaragoza, o Instituto de Investigación de Vehículos. Alí, na súa constante preocupación pola mellora da seguridade e a eficiencia do tráfico rodado, analizaron os distintos tipos de cascos existentes no mercado. A máxima garantía para que un casco sexa suficientemente seguro é a etiqueta oficial de homologación concedida por autoridades con recoñecemento internacional, o que asegura que un casco teña uns determinados requisitos construtivos. Este centro aragonés sinala os seguintes factores críticos que afectan ás propiedades protectoras dos cascos:

Comportamento ante un impacto. Analízase como protexe o casco ante colisións con obxectos grandes.

Estabilidade posicional do casco. Se o casco mantén a súa posición correcta na cabeza ante un impacto.

Resistencia do sistema de retención. Estúdase se as correas deste elemento de seguridade son o bastante resistentes para suxeitar o casco durante un impacto.

Alcance da protección. Analízase a área da cabeza protexida por esta peza protectora.

O centro de Zaragoza subliña que a retención do casco na cabeza do motociclista é absolutamente necesaria para proporcionar a plena capacidade de atenuación de impacto e prevención de lesións no caso dun sinistro. A conclusión máis evidente é que un casco, sen estar ben axustado e abrochado, non cumpre as condicións óptimas de seguridade. Este elemento protector debe abrocharse sempre unha vez posto. Aínda que os estándares actuais establecen uns niveis de absorción de enerxía de impacto na estrutura da carcasa externa e da espuma absorbente interna, toda protección pode perderse se o casco se desprende dun órgano tan vital como é a cabeza humana ou se se despraza considerablemente durante un accidente.

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

CONSELLOS E SOTOCASCO

Importancia e tipos de casco

O casco integral é o modelo máis seguro e recomendable

1. A primeira premisa que ten que ter clara todo usuario dun vehículo de dúas rodas é que o uso do casco pode salvarlle a vida.
2. Existen distintos tipos de cascos abertos, en función de se leva pantalla ou non e da superficie da cabeza que cubra. O casco Jet, dentro da liña dos cascos abertos, é o que ofrece maior seguridade, xa que cobre a caluga e as orellas.
3. O modelo máis básico dentro do casco aberto, é coñecido como "quitamultas", só certificados para ciclomotores e con moi poucas garantías de seguridade.
4. O casco de motocross é unha peza aberta con pantalla e "morrera", deseñado para utilizarse no monte en condicións extremas.
5. O casco modular é similar ao integral, pero ten a peculiaridade de que se lle pode abrir o queixelo ou parte dianteira.
6. Ao circular por estrada convén pechar os cascos modulares para ofrecer unha maior estabilidade.
7. O casco integral é o modelo máis seguro e recomendable, xa que cobre toda a cabeza.
8. O casco con airbag de protección cervical consiste nun airbag incorporado a un casco integral que actúa como un sistema de seguridade secundaria.
9. O casco con airbag persegue o obxectivo de mellorar a estabilización do pescozo durante o accidente e amortecer os posibles impactos que o motorista poida recibir na parte superior das costas.
10. Estase desenvolvendo un prototipo de casco co obxectivo de manter estable a temperatura cerebral, con auga e nitrato de amonio, para reducir o risco de sufrir lesións no cerebro en caso de accidente.

Consellos e mantemento

A estrutura do casco non se pode modificar baixo ningún concepto. Nunca se debe lanzar ou deixar caer ao chan. O casco está deseñado para absorber a enerxía do impacto mediante a destrución parcial dalgúns dos seus compoñentes; se recibe un impacto violento debe substituírse, aínda que pareza que non lle pasou nada. Nunca debemos deixar o casco preto dunha fonte de calor, podería danarse seriamente. Non se deben aplicar pinturas, adhesivos, combustibles ou disolventes, poden afectar á estrutura da carcasa.

Talle

É importante escoller o talle adecuado do casco para que protexa adecuadamente no caso de impacto. O talle vén determinado polo perímetro maior do cranio. Para saber cal é o seu talle rodee a súa cabeza por enriba dos ollos e as orellas cunha cinta métrica e obterá unha medida en centímetros. Non esqueza que o interior do casco cede co uso. Se dubida entre dous talles elixa o máis axustado.

Axuste do casco

Para axustar o casco colóqueo na cabeza e abroche o cerre sen que quede folgura entre a correa e o queixelo. O casco debe colocarse de forma que protexa a fronte e a caluga correctamente. Nunca se debe inclinar cara a trás ou cara adiante.

Sotocasco

O sotocasco é unha prenda que combina moi ben coa utilización do casco. Pode usarse tanto no inverno coma no verán, para isto existen distintos tipos de fibras. No tempo frío, un composto dunha tea cálida axudaranos a levar a cabeza cunha temperatura máis quente. Nas épocas calorosas do ano un sotocasco adecuado fará que cando baixemos da moto despois de rodar un bo pedazo baixo o sol, o sotocasco estará un pouco húmido pero o interior do casco permanecerá seco. Esta prenda é facilmente lavable. No mercado hai unha gran variedade deles con distintos prezos.

Para mercar un sotocasco é interesante levar o casco para probalo, pois a cabeza gaña volume, pouco, pero gaña, co cal, podémonos encontrar con que un sotocasco elaborado cun tecido un pouco groso, pode quedarnos demasiado apretado co casco posto.

TIPOS E DESEÑOS DE CASCOS

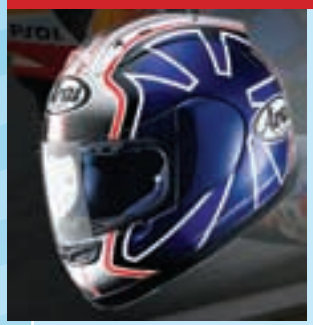
Tenda do motorista

Shoei Modular Multitec Prata Metal

Fabricado en multifibra cunha liña moi compacta. Sistema de apertura accionable cunha soa man e cun sistema de seguridade que achega unha máxima protección. Inclúe 6 entradas de aire frontais, 3 superiores e 3 inferiores. Ventilación posterior na zona do pescozo. Acolchados laterais desmontables e lavables. Inclúe pantalla de recambio semitinguida con degradado. Peso 1.590 gramos.

PVP Recomendado: 394,95 euros

Casco Arai RX-7 Corsair Pedrosa



Casco deseñado e construído para uso en competición adaptable á condución touring. A calota externa está fabricada en Super-Fibra Laminada Compactada, con capa de reforzo en fibra de malla, o que alixeira un 10% o seu peso. Interior en Dry Cool. Calota interna en Phorex de 3 densidades (sistema patentado).

Interior lavable, antibacterias, antisuor e autorrefrixerante, totalmente desmontable. Fazoleiras interiores desmontables e con varios talles. Difusor nasal antibafo. Pantalla antibafo/antirraia. Con sistema antibafo Pinlock.

PVP Recomendado: 749,95 euros

Caprilim Limpador de Interiores de Casco

Caprilim é un produto para a limpeza, desinfección e protección para o interior dos cascos. Elimina os residuos, sucidade e materia orgánica mediante fortes tensioactivos incorporados. Alto contido en bactericidas e funxicidas. Esteriliza e elimina as bacterias deixando un cheiro agradable.

PVP Recomendado: 12,95 euros

Midland BT2 Twin

O Midland BT2 é un sistema de comunicacións que permite conducir a moto falando co seu móbil, escoitando música do MP3/iPOD, comunicándose cun transceptor PMR446 compatible e así, establecer comunicacións cun grupo de motos.

Ademais, poderase utilizar como sistema intercom sen fíos para as comunicacións piloto/pasaxeiro ou para comunicacións moto a moto cun alcance máximo de 200 metros, se dispón de 2 sistemas Midland BT2.

A función AGC proporciona un axuste automático do volume en función do ruído de fondo. O Midland BT2 é resistente á auga.

PVP Recomendado: 275 euros

Funda Casco Ofgrin

PVP Recomendado: 5,95 euros

Funda para casco integral. Funcional e económica.

Mochila casco Rucksack

Mochila para gardar e transportar o casco. Ten unha capacidade suficiente para albergar calquera casco do mercado actual.

PVP Recomendado: 17,24 euros

Pantalla Shoei CW-1 Pinlock

Protexe o 100% dos raios ultravioleta nocivos. Ten un tratamento antirraias. É unha pantalla válida para os seguintes modelos: Shoei XR1100 e X-Spirit 2.

PVP Recomendado: 99,95 euros

Lentes Uvex Speedy Pro Brille

PVP Recomendado: 20,30 euros

Lentes de Motocrós para mozos e rapaces. Cristais antirraias (super antibafo supravisión). Correa regulable.

APV MOTOR
Avda. Isaac Peral, 4
Pol. Ind. Tambre
Tel.: 981 53 40 57
SANTIAGO DE COMPOSTELA
alfaromeo@apv.es

Honda PCX 125

Calidade a bo prezo

O *slogan* que mellor pode definir o novo modelo de Honda é "Un *scooter* intelixente no que a compañía despregou toda a súa tecnoloxía". Recentemente saído da maior fábrica de motocicletas do mundo, este vehículo debuxará un sorriso na face dos seus compradores cando comecen a descubrir tódalas súas virtudes: economía, aforro, manexabilidade e limpeza.

O primeiro que nos chama a atención é a súa arrancada, un dispositivo inducido por electro imáns que non leva escobillas e que fai, á súa vez, de alternador totalmente silandeiro. Así, no intre en que prememos o botón de acendido, o motor de 125 cc de inxección electrónica ponse en marcha, cun son discreto e agradable.

■ XOSÉ ARUFE | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Unha novidade importante é o sistema *Stop & Go* que detén de xeito automático o motor aos tres segundos de estar ao ralentí, e volve a pórse en marcha co máis suave toque no acelerador, aforra combustible e non contamina: nin ambiental, nin acusticamente. Simple, moi eficaz e lóxico de maneira abraiante. Engadir que, de querermos desconectalo, poderemos facelo a través dun activador na piña dereita do manillar.

Asemade posúe unha freada combinada que nos garante unha seguridade total en calquera situación: o freo dianteiro ten tres pistóns, co freo dianteiro na maneta dereita actúan os dous pistóns laterais, e co freo traseiro na maneta esquerda opera o central e o sistema de freo da roda traseira.

En canto ao motor, trátase dun compacto de 125 centímetros cúbicos de inxección electrónica con refrixeración líquida mediante un radiador axustado a un lateral do cilindro, co que aforramos: tubaxes, peso e espazo. Xenial!

ficha técnica

Cilindrada: 124,9 cc
Motor: monocilíndrico de 4 tempos
Inxección: electrónica de gasolina PGM-FI
Relación de compresión: 11:1
Potencia máxima en cv / rpm: 11,7 / 8.000
Par motor en Nm / rpm: 11,56 / 6.000
Embrague: automático, centrífugo, en seco
Arrinque: eléctrico
Freos dianteiros / traseiros: disco hidráulico / tambor
Lonxitude total: 1.917 mm
Combustible: gasolina
Capacidade do depósito: 6,2 litros
Prezo: 2.549 euros

Proba

Probamos un dos vehículos chegados ao noso concesionario Terremoto, eliximos un espazo acorde coa súa imaxe e puxémonos a rodar. Nun primeiro intre descubrimos as virtudes do manexo que nos achega a moto, permitíndonos facer un xiro de 360 graos nun espazo de 5 metros cadrados. Lixeira coma unha bicicleta, moi doada de manexar en parado, manobramos con total facilidade, tanto nun garaxe coma en calquera tipo de aparcamento.

O sistema de parada do motor comeza a activarse cando este acada a temperatura axeitada. Pasados tres segundos coa moto a ralentí, de súpeto todo se detén: non hai ruídos nin vibracións, estamos sentados no medio do tráfico nun cómodo asento até que insinuamos un xiro no acelerador e o propulsor comeza a empurrar de forma suave e potente. Cunha velocidade punta de 110 km/h e unha autonomía de 280 quilómetros, permítenos facer desprazamentos por estrada sen problemas. A freada é potente e máis que abonda, en resumo: coido que este *scooter* marcará unha liña a seguir e con el imporase a lóxica dos tempos nos que vivimos.

Este delicioso vehículo ten un prezo de 2.549 euros e está dispoñible en tres cores: Negra, branca e gris.

Brea
AUTOCASIÓN
www.grupobrea.com
Ciudad del Transporte - Polígono del Tambre.
Santiago de Compostela. T 981.55.77.00

HAZ EL AGOSTO Y BENEFÍCIATE DEL
re-Móvete 10 XUNTA DE GALICIA
EN NUESTROS COCHES DE MENOS DE 2 AÑOS DE ANTIGUEDAD

PLAN RE-MOVETE - 700 €
SEAT LEON 1.9 TDI REF. 105 CV
MARZO 2010. KM. 5.903.
COLOR NEGRO MAGICO METALIZADO
AIRE ACONDICIONADO, LLANTAS ALEACIÓN,
VOLANTE MULTIFUNCIÓN, ABS+ESP,
CONTROL PRESIÓN NEUMÁTICOS, FAROS DE NIEBLA.
P.V.P.: 15.300 € - 700 € PLAN = 14.600 €

PLAN RE-MOVETE - 700 €
SEAT ALTEA 1.6 TDI START&STOP 105 CV
FEBRERO 2010. KM. 4.833.
COLOR ROJO EMOCIÓN,
CLIMATIZADOR, LLANTAS 16", VOLANTE MULTIFUNCIÓN,
TEMPOMAT, ABS+ESP, SENSOR DE LLUVIA Y LUCES,
RETROVISORES PLEGADO ELÉCTRICO.
P.V.P.: 16.400 € - 700 € PLAN = 15.700 €.

FIAT 500 CABRIO 1.4I 100CV LOUNGE
ABRIL 2010. ROJO PASODOBLE.
55.000 KM. 2.500 KM APROX.
PINTURA EXTERIOR, CLIMATIZADOR,
START&STOP LLANTAS 16"
Y PREINSTALACIÓN TOM TOM.
(INCLUIDO PLAN REMÓVETE) 15.600 €
PLAN RE-MOVETE - 700 €

PLAN RE-MOVETE - 1000 €
DOBLÒ PANORAMA 1.6 DYNAMIC 105CV
ABRIL 2010. GRIS CLARO METALIZADO.
12.000 KM. 8.000 KM APROX.
PINTURA METALIZADA, BLUETOOTH,
RADIO CD CON MP3,
MANDOS DE RADIO EN VOLANTE, KIT FUMADOR
(INCLUIDO PLAN REMÓVETE) 14.000 €

SKODA SUPERB AMBITION 2,0 TDI 140 CV.
JULIO 2010. NEGRO METALIZADO.
FAROS DE XENON,
DOBLE CLIMATIZADOR
Y LLANTAS DE ALUMINIO.
P.V.P.: 29.483 €
PRECIO OFERTA: 23.900 €.

SKODA OCTAVIA RS 2.0 TDI 170 CV
JULIO 2010. NEGRO METALIZADO.
FAROS DE XENON, CLIMATIZADOR,
LLANTAS DE 18", TECHO SOLAR
ELÉCTRICO Y BLUETOOTH.
P.V.P.: 30.149 €
PRECIO OFERTA: 24.500 €.

Una oportunidad única
¡Aprovechate!

Red Bull, Autos Loucos en Vigo

Con autos e ao louco!

HAI CARREIRAS DE F-1, RALIS, DE RESISTENCIA, OUTRAS DE AVENTURA COMO O DACAR E DESPOIS...DESPOIS ESTÁ O **RED BULL AUTOS LOUCOS**, UNHA CARREIRA DE *TOLOS* CONTRA RELOXO NA QUE OS PROTOTIPOS MÁIS OCORRENTES RODARÁN POLAS PRONUNCIADAS COSTAS DE **VIGO** O **DOMINGO 19 DE SETEMBRO**. QUE SE BOTEN A TREMER VETTEL, WEBBER, HAMILTON E ALONSO!

■ FERNANDO CUADRADO | TEXTO
■ RED BULL | FOTOS

Red Bull Autos Loucos é unha carreira de descenso urbano na que **71 equipos participantes chegados de toda España** (elixidos entre máis de 500 solicitudes) compiten a bordo duns coches ben especiais, con deseños de tolemia e solucións tecnolóxicas de andar pola casa que deixarían en ridículo aos enxeñeiros de pista de Fernando Alonso. Os enxeños -con respecto a un coche convencional- comparten unha única semellanza: que teñen catro rodas, freos e un volante. Son "avanzados" deseños de enxeñería doméstica, con feitura orixinal, coidada aerodinámica e que empregan os compostos caseiros máis refinados da enxeñería automobilística... iso si, a súa única propulsión é a inercia costa abaixo previo empurrón de todos os participantes (desbotáronse os custosos motores V8 da Fórmula-1). Asemade -pensando na seguridade dos participantes e para garantir unha desaceleración estrema logo de acadar velocidades próximas á

> "O circuíto terá unha lonxitude de 700 metros e percorrerá as principais rúas do centro de Vigo

> "Os enxeños comparten unha única semellanza: que teñen catro rodas

barreira do son- todos deben dispor dun sistema de freos, a ser posible, en óptimo funcionamento. Ao chegar á meta, amais do tempo final, a orde dos gañadores decídese atendendo a outras variables: a creatividade no deseño do vehículo ou a posta en escena dos integrantes do equipo (formado por: piloto, copiloto e un equipo de apoio de catro membros).

Horarios

A carreira celebrarase o domingo 19 de setembro a partir das 11 da mañá, aínda que o día anterior se farán (como en todo evento automobilístico) as inscricións e verificacións técnicas.

O **circuíto** será moi rápido e esixente. Terá unha lonxitude de **700 metros** e percorrerá as principais rúas do centro de Vigo. As pendentes que dan sona á cidade converteranse no escenario perfecto para que o resultado da ecuación "espacio/ tempo" provoque resultados vertixinosos.

Historia

A historia de Red Bull Autos Loucos comezou en Bélxica hai dez anos. A idea era "dar áááS" ao maxín dos apaixonados da automoción cun rali divertido e orixinal, buscando potenciar: o enxeño, a creatividade e o sentido do humor dos participantes. Até a data de hoxe, lévanse celebradas **58 carreiras** en cidades como: **Os Ánxeles** (California), **Istambul**, **San Francisco**, **Budapest**, **Melbourne**, **Atenas**, **Praga** ou **Mónaco**. A única edición celebrada en **España** (até o de agora) tivo lugar en **Barcelona** en **2003**. E este ano... Red Bull Autos Loucos aterra en Galicia, terra de grande tradición automobilística e de carreiras en costa non motorizadas, como as senlleiras "carrilanas".

Equipos

Emporiso, non é de estrañar o elevado número de **equipos galegos participantes**, **unha cuarta parte** do total de inscritos. Xunto a eles competirán equipos chegados de: **Asturies**, **Euskadi**, **Andalucía**, **Madrid**, **Cataluña**, **Comunidade Valenciana** e mesmo hai un equipo que chegará desde as **Canarias**.

Os membros dos equipos son os propios enxeñeiros e construtores dos seus inventos rodantes e, tras un competido proceso de selección, atópanse xa inmersos na fabricación dos *bólidos* cos que competirán nas acusadas costas de Vigo. Entre as curiosidades dos equipos participantes, salientan: un no que todos os membros son cociñeiros (unha familia ao completo), un equipo só de mulleres ou outro no que un dos participantes supera os 70 anos!

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

Nuevo Concesionario Oficial Fiat

Diego Vallejo, copiloto de Citroën Total no WRC

Un galego no mundial de ralis

■ MIGUEL CUMBRAOS | Reportaxe
■ M.C. E SPRINT MOTOR | Fotos

Despois de vinteún anos de copiloto e de douscentos corenta e nove ralis ás costas, o lucense Diego Vallejo obtivo o soño dourado dun copiloto: o WRC, a máxima categoría dos ralis. De momento o resto de tempada con Dani Sordo, oficial de Citroën, estreándose curiosamente o de Meira na súa proba 250, pero con miras a prolongarse bastante máis no futuro. SPRINT MOTOR falou co experimentado navegante galego, pouco tempo antes da súa estrea mundialista, un feito sobranceiro para o automobilismo deste curruncho do Atlántico.

Campión de España de Ralis no 2009 con Porsche 911

Sprint Motor: Que supón para Diego Vallejo este novo reto?

Diego Vallejo: Coido que é a culminación a unha carreira deportiva dedicando máis de media vida aos ralis. Empecei con dezaséis anos, teño actualmente trinta e sete, levo nesto vinteún. Para min é chegar ó máximo, aínda que non sexa só chegar senón ser capaz de manterse.

SM: Por canto tempo é esta fichaxe?

DV: O acordo é para o resto de temporada, a partires do rali de Alemaña e as catro probas restantes, é dicir Xapón, Francia, España e Gran Bretaña. A idea é seguir con Dani moitos anos, facer carreira os dous xuntos.

SM: Regresando ao pasado, cal sería a principal diferencia entre a participación anterior de Vallejo no mundial de ralis e esta?

DV: A principal diferencia radica no *status* diferente de equipo. Con Ferreyros, o primeiro ano, tíñamos que planificar todo, aínda que sempre con moita ilusión e ganas de facer ben as cousas. En Citroën, por poñer un exemplo sinxelo, só teño que preocuparme por ter o pasaporte e os papeis en regla…

SM: En que consistiron os *tests* realizados con Sordo?

DV: Fixemos varias cousas. Por unha banda uns *tests* de duracion de pezas e de probar configuracións no Citroën DS3 WRC, que se desenvolveron nas estradas que utiliza o rali de Montecarlo, en Francia. Inicialmente non podía asistir Marc Martí por temas de vacacións, pero despois foi grazas a un cambio de datas. Por outra banda, aproveitamos para coñecer as notas de Sordo pois posteriormente fixemos de *ouvreurs* del no rali de Bulgaria, e cecais foi nesta xornada onde se decantou por min para que o acompañara como copiloto. A maiores faremos outras xornadas de probas xusto antes do meu debut, desta volta no mesmo asfalto alemán.

SM: Como afrontas o debut en Alemaña?

DV: O obxectivo é saír a gañar, agora ben, se me preguntas que estaría ben para ser o primeiro rali con Dani diría que un podio.

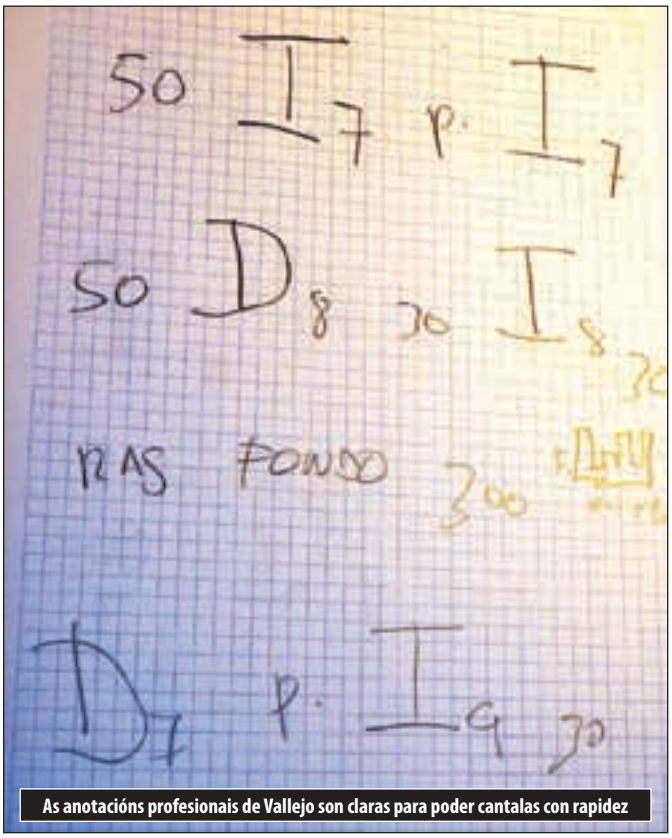
SM: E que agardas do teu primeiro contacto cun WRC?

DV: Tiven a ocasión de subirme no WRC de última xeración do vindeiro ano, co cal agardo que o C4 sexa o equivalente ao Porsche na forma de correr e un pouco máis de estabilidade que nun S2000. Imaxino que será iso o que atope, e seguro que o vou gozar moito.

SM: Anos atrás, despois da época Fiat, Diego Vallejo xa tivo ocasión de copilotar a Dani Sordo no equipo Citroën. Por que non fructificou aquela relación profesional?

DV: Daquela chegamos incluso a probar, aínda que en situacións de rúa. Sordo estaba apoiado naqueles intres por Carlos Sáinz e recomendáranlle que levara a Marc Martí como copiloto.

SM: Chegado a este máximo nivel, de quen se acorda Diego Vallejo?



As anotacións profesionais de Vallejo son claras para poder cantalas con rapidez

DV: Da familia por suposto. En primeiro lugar do meu irmán Sergio, que foi quen me ensinou, abriu as portas e as posibilidades de chegar ata aquí. Dos meus pais, da miña muller Noelia que sempre me apoiou sen reservas. De toda a miña familia, tamén da familia política e da de Sergio, que sempre estiveron con nós e o seguen facendo, nos momentos ledos e tamén nos complicados.

Segue na seguinte páxina.

Complementos axeitados

Diego imparte cursos de copilotaxe e colabora coa escola PTC

Fóra das súas tarefas como copiloto profesional Diego Vallejo imparte a súa docencia a través de dúas esferas ben diferentes, pero á par complementarias. Dunha banda a súa propia escola de copilotaxe, DVF, que busca formar a quen se senta á dereita nos ralis e onde teñen saído coñecidos navegantes. E doutra na escola de conducción PTC, con sede na Pastoriza, onde o de Meira tamén ensina todo aquelo que aprendeu en tantos anos de aventura deportiva.

SM: Vai afectar esta nova situación profesional á vida de Diego Vallejo?

DV: De momento non o sei porque todo foi moi deprisa. O que teño seguro é que seguirei vivindo en Lugo e dunha forma ou outra colaborarei coa escola PTC, pois eles estiveron con nós nos momentos máis complicados, axudando incluso economicamente.

SM: Vallejo é un copiloto no que se miran moitos navegantes. Que consello lle dás a quen se inicia neste mundiño?

DV: Sobre todo que teñan moita paixón e que lle gusten moito as carreiras. Se non lle gustan é mellor que non se dediquen a isto pois require moita afección. Tamén que nunca tiren a toalla, pois eu poido servir de bo exemplo: vinteún anos correndo, a miña primeira vitoria absoluta chegou no rali número 200 e o meu estreo nun WRC de primeiro nivel vai ser no 250.

SM: Quen ocupará agora o asento da dereita de Sergio Vallejo nas carreiras que faga este ano?

DV: Aínda está sen decidir, pero os que máis posibilidades teñen son Mario Tomé e Moncho López. No caso do primeiro o tema pode ser complicado pola súa relación actual co equipo Nupel, polo que o segundo tería máis opcións, sempre que teña disponibilidade.

Unha traballada traxectoria

Dende o seu debut como navegante, cando so tiña dezaséis anos, moitas cousas pasaron e moitos méritos fixo Diego Vallejo ata hoxe en día. Vencedor do Desafio Peugeot, no ano 1994, foi oficial de Peugeot España o ano seguinte, para abordar posteriormente unha carreira case sempre a carón do seu irmán Sergio, con pequenas excepcións chamadas Amador Vidal, Manuel Muniente, Ignacio Sanfilippo, Ramón Ferreyros e Álex Llovera principalmente.

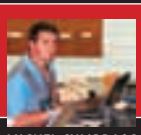
No eido dos títulos, a maior recompensa foi o campionato absoluto de ralis logrado o pasado ano co seu irmán Sergio e o espectacular Porsche 911. A maiores, ao longo destes vinteún anos no mundo dos ralis Diego Vallejo foi subcampión de España de asfalto nos anos 2003 e 2008, así como campión na categoría S1600 nas temporadas 2002 e 2003.

Na época Fiat tamén participou nalgunhas probas mundialistas

A experiencia internacional do lucense comezou acompañando a Manuel Muniente, co que participou no ano 1999 nos ralis de Suecia e Finlandia, repetindo no 2000 en Portugal e Cataluña. Probas do europeo e do mundial foron o obxectivo a carón do peruano Ramón Ferreyros. Corrían os anos 2000 e 2002, e neste último cun Mitsubishi preparado nos talleres de AR Vidal en Vimianzo acadaron a terceira praza final no mundial de grupo N. Igualmente coas cores de Fiat correu co seu irmán o mundial S1600, onde foron quintos no ano 2001. Diego Vallejo ten tamén corrido probas fóra das fronteiras españolas, como foi algunha de terra do campionato francés co coñecido e popular piloto andorrán Albert Llovera.

Co peruano Ferreyros disputou o mundial de ralis de grupo N no 2002

Parque pechado


MIGUEL CUMBRAOS

Moito máis que "cantar"

Cando as cámaras do interior dun coche de ralis enfocan os seus ocupantes descubrimos que depresa pasan as cousas e tamén que rápido falan os "copis". Mellor dito, se usamos o correcto vocabulario, que veloz "cantan" os que se sentan á dereita e anticipan todo aquelo que o condutor vai atopar na estrada.

Linguaxe curiosa, que necesita de descodificación para ser comprendido por alguén máis ca o propio piloto, pero que se volve imprescindible para acadar tempos e logros. Pero o copiloto non só vive dunha intensa voz, senón de saber planificar un rali, organizar asistencias, levar os seus tempos e os dos rivais, controlar o rutómetro e os carnés de ruta, por citar unhas cantas tarefas. Moitas máis cousas que dispor dunha afinada gorxa e saber ler de seguido cando o coche vai a fondo.

A todo iso é difícil de chegar, por circunstancias moi variadas. Parafraseando aquelo de "moitos son os chamados, pouco os escollidos", o camiño é cuestión de tesón, empeño, dedicación, formación, idiomas, e tamén, como todo na vida, sorte, estar no punto xusto no momento preciso. Conxunto de razóns que ben mesturadas poden significar éxito.

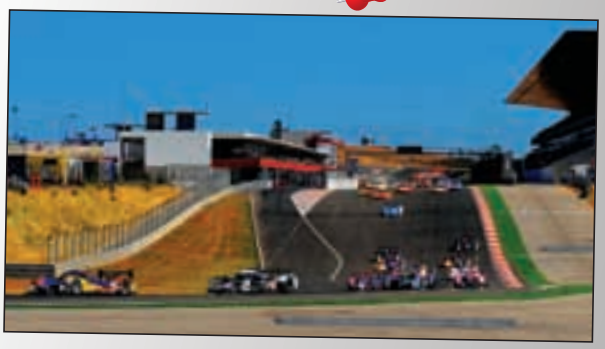
Falar de Elena, Ingrassia, Lehtinen, Atthila, Lindstrom é citar os copilotos de equipos oficiais ao máis alto nivel. Están no cénit dos ralis, máis aló xa non hai máis nesta especialidade. E xunto a eles estará tamén un galego de cara de neno, falar pausado, curtido por situacións de ledicia pero tamén de tristura, que obtivo a recompensa merecida nun deporte tan desagradecido como é o automobilismo.

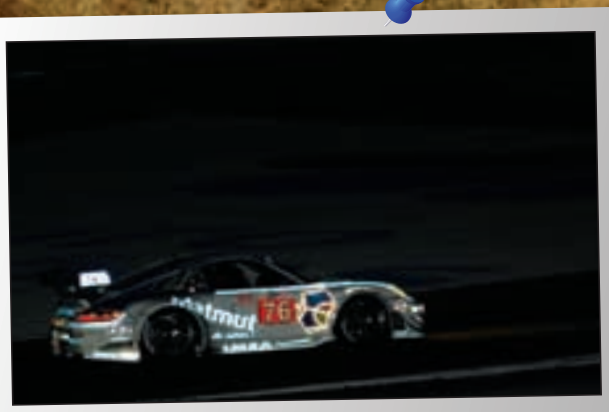
HIJOS DE CV. OTERO, S.A.
Vespa GTS Super y XEVO
las mejores opciones para tu movilidad
c/ Gómez Ulla
Santiago de Compostela
Tfno.: 981 561 740
981 562 001
Fax: 981 588 070
DISTRIBUIDOR OFICIAL VESPA

Le Mans Series 2010 Portugal

Outra dimensión

■ DESPFOTO | Fotos





LA BELLEZA ENTRA EN TUS PLANES

Ahora, sumamos al plan Lancia-E el PLAN RE-MÔVETE*:
HASTA 1.200 € DE AHORRO EXTRA en la compra de tu nuevo Lancia.

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

LANCIA
www.lancia.es

AutoClássico Porto 2010

A maior exposición dedicada aos clásicos da península ibérica

AutoClássico Porto 2010 celebrará a súa sexta edición do 2 ao 5 de outubro coa participación de máis de 300 expositores que amosarán a maior oferta comercial dedicada ao segmento de clásicos de toda a península ibérica. O Salón Internacional do Automóbil e Motocicleta Clásico e de Época ocupará máis de 40.000 metros cadrados de superficie de exposición do recinto feiral de Porto (Exponor).

Este evento permitirá a afeccionados, coleccionistas e profesionais acceder a unha oferta comercial única, en espazo e calidade, que abarcará dende automóbiles exclusivos ata pezas e compoñentes pertencentes a edicións limitadas. Disporá dun total de cinco galerías e seis pavillóns do recinto feiral, destinándose o 60% de toda a superficie á exposición de automóbiles, motocicletas e complementos e un 40% a actividades paralelas. AutoClássico Porto contará coa presenza de auténticas pezas de colección das marcas Ferrari, Porsche, Rolls-Royce, Triumph, Jaguar, MG… e das propostas de marcas máis populares como Volkswagen, Fiat, Citroën e Alfa Romeo, entre outras.

Novidades

Nesta octava edición presenta algunhas novidades dirixidas a potenciar diversos sectores como aa venda entre particulares, o área de automobilia, e a incorporación dunha zona específica dedicada ao vehículo histórico de competición. Este ano, tamén, foron lixeiramente alterados os horarios de apertura ao público; así, o sábado e o domingo, días 2 e 3 respectivamente, o Salón abrirá as súas portas de 10.00 a 22.00 horas, o luns (4) o horario será de 15.00 a 22.00 horas e o martes día 5 de 10.00 a 20.00 horas.

No Pavillón 1 localizarase a zona de automobilia, un amplo espazo dedicado aos complementos, accesorios, pezas novas e usadas, coleccionismo, miniaturas e publicacións. Nesta edición a organización centrou gran parte dos seus esforzos en conseguir unha maior presenza de expositores para potenciar esta área, que nos sete anos de historia do AutoClássico se revelou como un dos espazos que maior interese esperta entre afeccionados e visitantes.

Os pavillóns 2 e 3 estarán destinados á exposición e comercialización de automóbiles e motocicletas fabricados ata o ano 1982. Este espazo de exposición acollerá máis de 400 unidades de automóbiles e motocicletas procedentes de empresas e restauradores de gran prestixio en toda a península ibérica.

HYUNDAI

Si somos capaces de patrocinar el espectáculo más grande del mundo ¿cómo no vamos a ser capaces de ofrecerte los mejores precios?

Gama i10 desde 7.390€ con Aire Acondicionado
Gama i20 desde 8.795€ con Aire Acondicionado
Gama i30 desde 11.035€ con Aire Acondicionado

Emisiones de CO_2 (gr/km): Gama i10: 114-139. Gama i20: 109-135. Gama i30: 115-152.

Y si lo compras ahora te puede salir gratis.

Este Mundial puede ser inolvidable para ti. Si compras ahora un Hyundai Serie Especial FIFA, además de tenerlos al mejor precio, te puede salir completamente gratis. Porque regalamos uno por cada partido que juegue España en el Mundial.
¿Nos acompañas?

www.hyundai.es

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

PVP recomendado en Península y Baleares: i10 1.1 GL Classic AA, i20 1.2 L 3P Classic AA Key, i30 1.4 CVVT Classic 109 cv. Incl. IVA, transporte, impto. matriculación, dto. promocional, aportación de concesionario, Plan de Fidelización Hyundai, válido hasta el 30 de junio de 2010. Vehículos mostrados: i30 Style, i20 Comfort e i10 Comfort con equipamiento opcional. Por la compra de un vehículo Serie Especial FIFA entre el 1 de Marzo 2010 y 19 de junio 2010, participará en un sorteo por cada partido que juegue la selección española en el mundial Sudáfrica FIFA 2010. Al ganador se le reintegrará el importe del vehículo excluyendo extras e incluyendo los descuentos aplicados. Retención IRPF por cuenta del ganador. Gama i10: Consumo mixto (l/100 km): 5-5,9. Gama i20: Consumo mixto (l/100 km): 4,2-5,8. Gama i30: Consumo mixto (l/100 km): 4,3-6,2. Bases legales ante notario y en hyundai.es.