Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [SETEMBRO2010] Nº 163 - ANO XV www.sprintmotor.com

Honda CR-Z

Sensacións engaiolantes

PROBA

PRESENTACIÓN

Citroën DS4

"O cliente sempre ten a razón"

PRESENTACIÓN

Audi A7 Sportback

Berlina con figura de cupé

NEVER LOOK BACK

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

NUEVO KIA SPORTAGE
MARCANDO TENDENCIAS

Emisiones de CO2 (gr/km): 147-183
Consumo combinado (l/100 km): 5,5-7,0
www.kia.es

Descúbrelo en primicia en:

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.

O Lexus CT 200h en París

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO

O futuro compacto premium de Lexus, o novo CT 200h encóntrase xa na súa fase final de desenvolvemento levando a cabo as últimas probas por estradas europeas que culminarán no próximo Salón de París onde se desvelarán os datos técnicos definitivos do vehículo.

Este automóbil utiliza a tecnoloxía Lexus Hybrid Drive completamente adaptada para este modelo, ofrecendo dúas fontes de enerxía (térmica e eléctrica). A través dun selector, o condutor pode elixir entre dous xeitos de condución: Dinámico ou Relaxante. Na posición *Sport*, o Lexus CT 200 h compórtase de maneira moi deportiva modificando a sensibilidade da dirección, aumentándoa, e incrementando a resposta á aceleración e a maniobrabilidade, segundo o fabricante.

En funcionamento plenamente híbrido, o condutor pode optar por un comportamento Normal ou Eco, estas dúas posibilidades permiten acadar unhas cifras de emisións nunca vistas ata agora no segmento C Premium.

A posta a punto polas estradas europeas tamén permitiu lograr o axuste perfecto do ECU do motor e a resposta do acelerador, traballando enormemente tamén no son do motor.

Amortecedores laterais

Como novidade na gama Lexus, o novo CT 200h incorpora o sistema "performance damper", un sistema composto por dous amortecedores laterais (un en cada eixe) deseñados para absorber e minimizar as vibracións da carrozaría e así ofrecer ao condutor unha maior sensibilidade lineal da dirección e un mellor confort de marcha. A incorporación deste sistema logrou reducir as vibracións e a deformación do chasis en máis dun 15%.

Autovía AG-59

O treito entre A Ramallosa e A Estrada obtén declaración de impacto ambiental positiva

A Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental emitiu a Declaración de Impacto Ambiental (DIA) relativa ao proxecto da autovía AG-59 (Santiago-Pontevea), treito A Ramallosa- A Estrada. O ámbito da declaración corresponde coa Alternativa A, definida no estudo informativo como a alternativa elixida para a execución da autovía, na que se introduciron diversas modificacións logo do proceso de información pública á que foi sometida a actuación.

A máis importante destas modificacións establece que para garantir unha mellor conectividade, a vía enlazará coa futura variante da Estrada do Ministerio de Fomento, actualmente en fase de expropiacións, en lugar de coa variante de Portela. Deste xeito, dende o PK 10 + 500 ata o final elíxese o trazado da Alternativa B.

Outras das modificacións que deberán ser tidas en conta na redacción do proxecto sinalan que será preciso minimizar as afeccións nas poboacións de Castro de Vila Criste, entre o PK 3+500 e o 4+100 variando o trazado 50 metros cara o leste e entre o PK 4+100 e o 5+800 variando o trazado 260 metros cara o leste; e no núcleo de Castro de Abaixo, entre o PK 8+400 e o PK 10+000 axustando o trazado 65 metros cara o leste.

Co obxectivo de axilizar esta actuación, a Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, en paralelo á tramitación da DIA, tramitou tamén o concurso de licitación para a redacción do proxecto, polo que será adxudicado de xeito inmediato.

O conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, Agustín Hernández, informou ao deputado por Pontevedra José López Campos da situación en que se atopa a tramitación da autovía, e confirmoulle que trala redacción do proxecto técnico do trazado, antes do remate do ano, o proceso de expropiación e a licitación das obras serán unha realidade no primeiro trimestre do 2011.

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

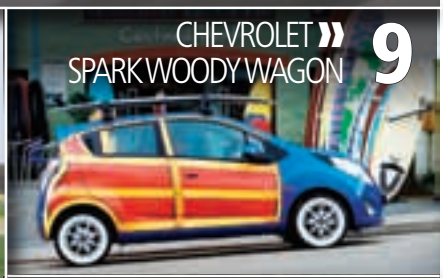
SUMARIO

13 O CLIENTE SEMPRE TEN A RAZÓN
» CITROËN DS4

AUDI A7 SPORTBACK
» BERLINA CON FIGURA DE CUPÉ **14**

16 HONDA CR-Z
» SENSACIÓNS ENGAIOLANTES

CHEVROLET SPARK WOODY WAGON » **9**



RALI PRINCIPE ASTURIAS COMPETICIÓN » **20**

24
III TRIAL TEO
» A FESTA DO TRIAL NA COMARCA DE COMPOSTELA

SECCIÓNS

RÁFAGAS	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6 a 12
COLECC. F1	Páxs. centrais
COMPETICIÓN	20 a 23
TRIAL	24

+

6	OPEL GTC PARÍS: "VELOCIDADE E BELEZA"
	ORLANDO, O FAMILIAR DE CHEVROLET
7	LEXUS LFA, BATENDO RÉCORDS
8	AVEO 5 PORTAS, DEPORTIVIDADE CHEVROLET
10	CHEVROLET CRUZE, AGORA 5 PORTAS
	RENAULT EXPÓN AO LATITUDE EN MOSCOVA
12	SKODA YETI CON TRACCIÓN TOTAL E CAMBIO DSG
	MÁIS TECNOLOXÍA NO NOVO LAGUNA

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

Lexus RX 450h. Emisiones CO2 148 g/km. Consumo mixto 6,3 l/100 km

As vendas volven caer un 37 por cento en agosto en Galicia

A crise ameaza sete de cada dez empregos nos concesionarios galegos

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

7/10

As vendas de automóbiles descenderon en agosto por segundo mes consecutivo en Galicia. Os concesionarios galegos matricularon un 37,4 por cento menos respecto a hai un ano. A cifra confirma os agoiros que xa anticiparan os empresarios para esta segunda parte do ano. No ámbitoa estatal, o mercado tamén sufriu un forte retroceso, aínda que menor que o que se rexistrou en Galicia. A baixada de vendas de vehículos foi dun 23,8 por cento en agosto no conxunto de España, o peor dato desde 1989. Por provincias, o comportamento máis desfavorable correspondeu á de Lugo, onde o descenso foi dun 47,6 por cento. Na Coruña, a caída foi dun 37,3; en Pontevedra, un 34,7; e en Ourense, un 34,5. Malia as caídas de xullo e agosto, os concesionarios galegos presentan un saldo positivo no acumulado do ano. Desde xaneiro, comercializaron un 5,3 por cento máis de coches respecto ó mesmo período de 2009.

Pero se os responsables das redes de distribución estaban antes preocupados, agora aínda ven máis lonxe a fin do túnel. O director-xerente de Noyamóvil en Santiago, Jesús Chenel, admite que "estamos nun mal momento que pode ter consecuencias moi negativas para o sector no futuro inmediato". Sinala que se non se produce unha pronta recuperación "os concesionarios poderían perde-lo setenta por cento dos seus empregados de aquí ata finais de ano en Galicia". Desde a asociación española de vendedores Ganvam fan balance dos custos laborais da crise. O presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, asegura que "desde que empezou a crise desapareceron máis de 30.000 postos de traballo e preto dun dez por cento dos concesionarios tiveron que pechar en toda España". Ganvam teme un outono complicado para as vendas de coches, que agravará a situación económica de moitos concesionarios. Neste sentido, Sánchez Torres explica que "a maioría de concesionarios que lograron salvar o tipo ata o momento están moi debilitados financeiramente e a marxe comercial pola venda de vehículos novos está baixo mínimos". A patronal cre que están en perigo outros 10.000 empregos no que resta de 2010.

Previsión

Os empresarios cren que 2010 pechará con vendas que van oscilar entre as 900.000 e as 950.000 unidades en España. No mellor dos casos, o ano sería semellante a 2009, no que se matricularon 952.772 vehículos. Ante esta situación, a patronal insiste en que as axudas do Plan 2000E deberían estenderse no tempo para afianzar completamente a recuperación que empezaba a experimentar o sector nos últimos meses. As asociacións Anfac e Ganvam pensan que mante-los incentivos públicos era necesario, "máxime se se considera que o saldo fiscal neto era claramente positivo para as arcas públicas ó recuperar con creces o investimento realizado grazas ás achegas vía impostos de matriculación, IVE e carburantes".

Informe de Competencia sobre as axudas públicas

As marcas aproveitaron o Plan 2000E para subir 400 euros o prezo dos coches

A CNC cualifica de deficiente o control dos descontos

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

A Comisión Nacional da Competencia (CNC) asegura que os fabricantes de automóbiles aumentaron o prezo franco fábrica dos coches (antes de impostos, descontos e axudas), aproveitando a aplicación do Plan 2000E. No segundo informe anual sobre axudas públicas, a CNC afirma que as tarifas franco fábrica subiron de xeito xeneralizado nunha media de 400 euros, aínda que nalgúns casos o incremento chegou ós 1.000 euros. Non obstante, Competencia admite que, unha vez aplicadas as axudas, os prezos finais de venda reducíronse arredor dun cinco por cento.

As autoridades de Competencia cualifican de "deficiente" a aplicación do Plan 2000E. Consideran que o programa carecía dos elementos necesarios para controla-lo cumprimento do desconto por parte das marcas ou importadores. Ademais, a CNC critica o feito de que as axudas de diferentes comunidades estivesen condicionadas á residencia do comprador nesas autonomías. Opina que esta circunstancia "supón unha redución da competencia e unha fragmentación do mercado". O informe indica que o plan de axudas para a compra de motos e ciclomotores (Moto-e) ofrece maiores incentivos para as motocicletas máis contaminantes, é dicir, as de máis de 250 centímetros cúbicos.

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

Meses fantásticos do automóbil

Si, si, os consumidores estamos a ter, facendo un símil coas famosas campañas publicitarias do Corte Inglés, uns "Meses fantásticos". E, cando utilizamos a palabra *fantástica,* estamos a referirnos a uns prezos estupendos. Tan bos que unha categoría de vehículos que apareceu no mercado como o primeiro chanzo para motorizarse a xente que non quería gastar moitos cartos nun coche, estamos a falar dos famosos "low cost", está na actualidade cuestionada. É realmente rendible mercar un destes automóbiles, que teñen unhas carencias importantes en canto a deseño e equipamento, ou sae máis a conta buscar unha boa oportunidade no mercado de vehículos novos? Esa é a pregunta que se fan moitos consumidores cando se dan conta que estamos ante eses "Meses fantásticos".

Ademais, mercar un coche novo en Galicia custa 1.056 euros menos de media que no resto de España dende o pasado día 2 de agosto, data na que entraron en vigor as novas axudas para mercar un automóbil da Consellería de Industria. Para poder acceder a esta axuda, o vehículo terá que ser novo ou matriculado orixinalmente na nosa comunidade con menos de 2 anos de antigüidade, ter un custo non superior a 30.000 euros e pertencer á categoría M1 (que non emita máis de 149 gramos de CO_2 por quilómetro). Ademais, é preciso entregar a cambio un vehículo cun mínimo de 10 anos de antigüidade ou 250.000 quilómetros.

Pois con estes datos entramos de cheo nas listas destes "Meses fantásticos" para o consumidor. Se botamos un vistazo ás ofertas das marcas xeneralistas, veremos que todas teñen algún modelo cun prezo inmellorable, é máis, impensable hai só uns anos atrás. O que teña pensado mercar un automóbil novo na actualidade e queira conseguir un coche fantástico de prezo debe de ter varias alternativas de compra, pois as diferenzas de prezo entre uns e outros poden ser moi importantes. Se temos claro que tipo de coche queremos (por exemplo: utilitario, berlina ou monovolume), con que tipo de combustible e cun equipamento básico irrenunciable, só teremos que ver cales son os modelos que nos poderían encaixar e, a partir de aí, percorrer os concesionarios e buscar a mellor oferta. Sen perdermos a referencia de que o máis interesante será o que teña unha mellor relación calidade/prezo para nós.

Hai modelos no mercado que teñen un prezo estupendo polo simple feito de que van ser substituídos en breve prazo. Neste caso, se non somos "exquisitos" e non nos importa ter un vehículo que xa está "moi visto", poderemos facer unha compra estrela.

Cabe dicir que na actualidade podemos mercar coches do segmento medio cun equipamento interesante, e incluso diésel, por un prezo que rolda os 12.000 euros. Dito doutra forma, por dous quilos, dos de antes, podemos ser propietarios dun coche que serve tanto para unha familia como para unha persoa solteira, e que tan só hai uns anos era impensable ter semellante "máquina" con ese equipamento por tan só dous quilos.

Apure, busque, compare e merque un estupendo e asequible vehículo. Hai que pensar e funcionar en positivo. Esta crise tamén nos trouxo algo bo: uns "Meses fantásticos do automóbil".

Opel GTC París: "velocidade e beleza"

Semella que París é o lugar máis solicitado para presentar novidades e Opel tamén quere estar presente no Salón Internacional do Automóbil da cidade parisiense (do 2 ao 17 de outubro). A marca xermana levará á capital francesa ao seu GTC París para amosalo por primeira vez perante o público. Dicir que tamén se poderá descubrir neste Salón a nova face do Astra Sports Tourer.

Segundo informaron os deseñadores do GTC, a aparencia do modelo quere imitar as trazas escultóricas dun atleta limitando o número de liñas do modelo. Con 4,46 metros, o modelo de Opel compatibiliza ser un compacto deportivo e dar acubillo a cinco pasaxeiros.

A carrozaría do GTC París foi ensanchada e viuse mellorada grazas ao eixo traseiro formado polo mecanismo de Opel de timonería de Watt, isto é: unha interpretación do dispositivo adaptativo de chasis electromecánico FlexRide e un diferencial autoblocante electrónico no eixo dianteiro. Como dato, engadir que as pinas desta unidade son de 21 polgadas.

Por último, falar do motor da *máquina*: un 4 cilindros de 2 litros cunha caixa de cambios manual de 6 velocidades, dotado de turbo con inxección directa e máis da tecnoloxía Start/Stop.

Hybrid4 gasóleo + electricidade

O primeiro crossover híbrido diésel do mundo. Ou a alianza entre a esixencia medioambiental e o pracer de conducir. Co lanzamento do primeiro vehículo "Full Hybrid" diésel do mundo, o 3008 Hybrid4, Peugeot propón unha oferta inédita en materia de sensacións de condución.

A denominación HYbrid4 designa a hibridación dun motor térmico (un 2.0 l HDi FAP de 163 cv) cun motor eléctrico dunha potencia máxima de 37 cv. Os propulsores diésel consumen menos cos de gasolina, polo que este foi o tipo de enerxía elixido para a hibridación.

No crossover 3008, a asociación do gasóleo e a electricidade, permite ofrecer:

- 4 rodas motrices.
- 200 cv de potencia.
- modo ZEV (Zero Emission Vehicule).
- 3,8 l/100 km, a partir de 99 g/km de CO_2.

Orlando, o *familiar* de Chevrolet

Chevrolet levará ao Salón do Automóbil de París ao seu primeiro monovolume (no segmento europeo), falamos do Orlando. Baseado no Orlando Concept e seguindo o ronsel do Chevrolet Cruze, este novo modelo conta con 7 prazas e un marcado estilo *crossover* ou todoterreo.

O interior do Orlando imita á cabina dobre do Corvette que tamén está presente nos detalles de retroiluminación azul ambiental da consola central. Outro aspecto que chamará a atención será a disposición dos asentos: tres fileiras a xeito de anfiteatro, cunha zona de carga ampla e abondos compartimentos para amorear o que queiramos.

As posibilidades en canto a motorizacións son as que seguen: un motor gasolina de 1,8 litros e 141 cv ou dous propulsores diésel de 2 litros con 131 cv ou 163 cv. Asemade, tamén se poderá escoller entre tres niveis de acabado. O Orlando traerá de serie: control electrónico de estabilidade (ESC), seis airbags, ar acondicionado e retrovisores con axuste eléctrico. Chegará ao mercado europeo a comezos de 2011.

ASEGAL ASESORES

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

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

ASEGAL ASESORES

Novo Seat Alhambra: tecnoloxía familiar

Seat está a presentar o seu novo Alhambra a tódolos niveis: perante a prensa especializada e no mercado internacional. Nesta liña se sitúa a gama de motores eficaces que o novo vehículo pon en xogo, facendo alarde de diferentes solucións da vangarda tecnolóxica máis innovadora, todo encamiñado a crear -en palabras da empresa española- "*unha nova referencia no segmento dos grandes monovolumes*". A achega de Seat preséntase nun comezo con dous motores diésel con tecnoloxía *common rail* e filtro de partículas DPF -os propulsores 2.0 TDI CR de 140 e 170 cv- e un gasolina, o 1.4 TSI de 150 cv. Amais disto, está previsto que a finais de ano chegue o 2.0 TSI de 200 cv, ao que cómpre engadir as versións con cambio DSG de embrague duplo de seis velocidades, neste caso para os dous motores diésel. Polo que respecta aos acabados, inclúense dous -o Reference e o Style- ambos incorporando o seguinte equipamento de serie dende a versión base: sete airbags, anulación airbag frontal do pasaxeiro, bloqueo electrónico das portas traseiras dende a posición do condutor, testemuña de perda de presión de pneumáticos, ancoraxes Isofix nos asentos traseiros e lamias de aceiro de 16 polgadas con cubertas 205/60.

Asemade, o novo Alhambra inclúe de serie elementos externos e internos como portas laterais traseiras corredoiras, retrovisores eléctricos, freos de estacionamento eléctrico ou ordenador de a bordo. Polo que atinxe aso prezos, na sección gasolina oscilan entre os 30.300 euros do 1.4 TSI Reference aos 34.0450 do Style (ámbolos dous con 150 cv). No caso dos diésel, os custos irían dos 31.800 euros do 2.0 TDI CR 140 cv Reference aos 39.550 do 2.0 TDI 170 cv Style.

Lexus LFA, batendo récords

Lexus -a marca de luxo de Toyota- vén de bater un récord no circuíto de Goodwood (Gran Bretaña), o protagonista do éxito foi o Lexus LFA.

O devandito modelo, que aínda non está no mercado, fixo parar o crono en 1:24,8 (case tres segundos menos que o antigo récord do circuíto establecido hai dous anos).

O Lexus LFA contaba coa fórmula secreta para acadar o éxito, a receita atopámola: no seu motor V10 de 4,8 litros cunha potencia de 560 Din cv a 8.700 rpm, na propulsión ás rodas traseiras (acelerando de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos) cunha velocidade máxima de 325 km/h, no novo chasis cunha mellora na lixeireza da construción (uso do plástico reforzado con fibra de carbono). Estes e outros elementos son os que fixeron gañador ao Lexus LFA na proba de Goodwood, a síntese do triunfo: un deportivo de peso lixeiro, un poderoso motor e a máis alta tecnoloxía.

BREVES

- **Hyundai devolverá o importe total** da compra dos seus automóbiles se o cliente se encontra insatisfeito. Aplicará esta medida de devolución do diñeiro da compra aos clientes durante trinta días despois da adquisición ou antes de percorrer 2.000 quilómetros.
- **BRP renova a súa gama de roadsters** Can Can-Am Spyder, en que destaca o roadster Spyder RT Limited, un modelo de turismo de ultraluxo en cor branca perla co GPS integrado, maletas de viaxe semiríxida e funda de viaxe. Tamén cambia o Spyder RS-S, para darlle un estilo máis atrevido.
- **Mitsubishi confirmou que lanzará en** decembro o seu coche eléctrico i i-MiEV en catorce mercados europeos, entre eles o español, cun prezo de 29.000 euros, que se reducirá a uns 23.000 euros ao incluír a subvención de 5.750 euros do Plan Movele.
- **A marca chinesa de automóbiles Chery** retirou 3.200 vehículos por un deseño defectuoso que pode afectar á seguridade dos pneumáticos, O fallo de deseño provoca unha fricción anormal das rodas dianteiras con partes do chasis na freada ao xirar de forma brusca o volante.
- **Hyundai presentou en Seúl o seu** primeiro vehículo con motor eléctrico, o BlueOn, co obxectivo de que en 2015 o 10 por cento dos turismos do país non usen gasolina. O BlueOn, baseado no modelo "i10" Hatchback, poderá percorrer 140 quilómetros cunha soa recarga yalcanzar unha velocidade máxima de 130 quilómetros por hora.
- **Mercedes-Benz iniciará o vindeiro mes** a comercialización do novo deportivo CL, que incorpora o motor V8 biturbo de 435 cabalos de potencia. O prezo sitúase entre os 136.400 euros do CL 500 BlueEfficiency e os 254.400 euros do CL 65 AMG (630 cv).
- **Tras catro anos de vixencia do carné por** puntos, a DXT elaborou as primeiras estatísticas dende que comezou a aplicarse en xullo de 2006. Nelas recóllese que se realizaron máis de tres millóns de sancións e catro millóns de sancións firmes que representaron unha perda de máis de 13 millóns de puntos.

Aveo 5 portas, deportividade Chevrolet

A marca Chevrolet -pertencente ao grupo General Motors- anuncia unha estrea que terá lugar no vindeiro Salón do Automóbil de París, estamos a falar do Aveo de cinco portas. Amais deste modelo, a capital francesa acollerá outras novidades da firma americana: o monovolume Orlando e o Cruze 5 portas Show Car.

Emporiso, centrarémonos na presentación do Aveo, o "máis agardado". Cómpre dicir que o Aveo RS Concept xa fora *descuberto* nos salóns de Detroit e Xenebra este mesmo ano.

Con todo, hai que sinalar que o Aveo encádrase no eixo dos utilitarios e vai encamiñado a un público novo se atendemos ao seu ar deportivo, aparencia *sport* posible grazas á súa firme estrutura (BFI) que lle outorga unha grande rixidez torsional.

En canto ás motorizacións, o Aveo cinco portas presenta as seguintes opcións gasolina: 1,2 litros (con 70 ou 86 cv), 1,4 litros (100 cv) e un 1,6 litros (115 cv). Asemade -e por primeira vez- existirá outra posibilidade diésel de 1,3 litros (con 75 ou 95 cv), engadindo a tecnoloxía Start/Stop. Os sistemas de transmisión que posuirá este Chevrolet serán: un cambio automático de seis marchas (para os Aveo 1,4 litros e 1,6) e un cambio manual de 5 ou 6 marchas, segundo o propulsor escollido.

O novo Aveo contará con: dirección asistida electrónica (EPS), control electrónico de estabilidade (ESC), freos ABS, sistema de audio con USB, entrada auxiliar e Bluetooth, etc.

Breogán Motor encesta unha tripla

Breogán Motor agasallou aos xogadores do C.B. Breogán con catro Toyota Auris. A entrega levouse a cabo o pasado 1 de setembro nas instalacións da estrada da Coruña e o encargado de repartir os presentes ao Club Baloncesto Breogán foi Ramón González, xerente do centro de Lugo (concesionario oficial de Toyota na provincia lucense).

Os xogadores elixidos para recoller os vehículos foron: Eric Kendall, Wilbert Clifton e João Roberto Correira. Dicir que os tres deportistas amosaron o seu agradecemento e apoio a Toyota e ao Grupo Breogán.

A xeito de curiosidade sinalar que un dos Toyota Auris será empregado pola Fundación Breogán co fin de realizar as xestións cotiáns de achegamento ao deporte (neste caso ao baloncesto) aos escolares lucenses.

Gran variedad en Desayunos y Platos Combinados
Cafetería
Le Abranza
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

Novo Caddy, aínda máis compacto

O Caddy 2010 xa é unha realidade. Máis compactas e con portas laterais corredoiras, as novas entregas inclúen melloras nas propulsións (motores TDT e TSI de catro cilindros que permiten 14 combinacións de motor/caixa de cambio).

A nova versión (de igual maneira que as previas) dispón opcionalmente do cambio automático de dobre embrague de 6 e 7 velocidades (DSG), amais de incorporar tracción total, tanto no Caddy como no Caddy Maxi. Nas capacidades do interior, o Caddy con batalla estándar subministra un volume de carga de máis de 3.000 litros, chegando o Maxi até preto dos 4.000.

A gama de propulsores presenta sete achegas, seis delas novas e todas elas cumprindo cos valores límite de emisións da norma Euro 5. Os motores turbodiésel, cinco do total de sete, ofrecen potencias de: 75 cv, 102 cv, 110 cv e 140 cv. Todos estes TDI traballan con inxección directa *common rail* e todos equipan de serie un filtro de partículas diésel. No que atinxe aos motores de gasolina, póñense en xogo dous novos TSI, ámbolos dous con turbocompresor e inxección directa, un deles achegando 86 cv e o outro 105.

Polo que respecta aos acabados, ofrécense catro liñas, as que seguen en orde de menor a maior catálogo de elementos: Caddy Furgón, Kombi (xa existentes), Startline, Trendline e Comfortline.

Lexus IS F 2011 ou o espírito deportivo

O Lexus IS F 2011 vén de experimentar unha viraxe co gallo de ser máis deportivo. Moitos son os cambios que o modelo afronta para converterse nun verdadeiro *sport*, entre eles: luces LED diúrnas, suspensións melloradas, mecanismo de control EPS (Electric Power Steering), contarevolucións cunha función luminosa que varía segundo a marcha, asento do condutor con reforzo lateral, volante con amarre mellorado...

Hai que salientar que o propulsor V8 de 5 litros e 423 cv (asociado a unha caixa de cambios de 8 velocidades) obtivo o aprobado da normativa Euro 5. Alén disto, hai que dicir que a devandita motorización foi concibida cunha dobre finalidade: maximizar o combustible e reducir as emisións, todo isto grazas á inxección SFI D-4.

Outro apartado que cómpre mencionar é o da suspensión, pois este Lexus continúa o esquema básico de dobre trapecio na suspensión dianteira e eixo multibrazo na traseira, achegando amortecedores de tipo mono-tubo de meirande diámetro. O IS F 2011 conta con pinas de 19 polgadas asinadas por BBS®, a cor elixida foi a gris escura.

Chevrolet Spark Woody Wagon, da saudade do surf

Chevrolet estreaba coche no Festival de surf, skate e música Boardmasters 2010. A marca americana chegaba ao evento -celebrado en Newquay (Reino Unido)- co seu mini Spark Woody Wagon.

A inspiración de Chevrolet á hora de enxeñar este Spark Woody Wagon atopámola nun vehículo de finais da década dos 50 e comezos dos 60, época na que os surfeiros/-as mercaban coches grandes para levar as táboas de surf. Unha curiosidade: o devandito vehículo tiña carrozaría de madeira. Emporiso, Chevrolet quixo render unha homenaxe ao movemento surf -xurdido nos EE.UU.

A marca substituíu a madeira do senlleiro Woody por paneis de vinilo con vetas de madeira para manter a esencia do prototipo orixinario.

BREVES

- **O Goberno surcoreano anunciou que o** país comezará a producir en masa automóbiles eléctricos en 2011 e creará programas de financiamento para que os organismos públicos adquiran estes vehículos.
- **Xapón puxo punto e final aos** incentivos á compra de vehículos ecolóxicos tres semanas antes do previsto pola falta de fondos para unha iniciativa que conseguiu recuperar as vendas do motor nipón. Estima que a caída das vendas debido ao fin dos subsidios será do 30 por cento no período outubro-decembro, con respecto ao trimestre inmediatamente anterior.
- **Tata busca "aproveitar a experiencia** das marcas premium Jaguar e Land Rover e engadir valor aos seus produtos". Aproveitar sinerxías e actualizar o deseño dos seus turismos serán unha prioridade. Tata adquiriu Jaguar e Land Rover en 2008 a Ford por 1.485 millóns de euros.
- **BMW anunciou que vai deixar de** fabricar o BMW M6 Cupé e o BMW M6 Convertible, dous deportivos de altas prestacións que se lanzaron ao mercado no ano 2005 e 2006, respectivamente. Nestes cinco e catro anos, venderon entre ambos os dous 14.152 unidades; 9.087 unidades do M6 Cupé e 5.065 unidades do BMW M6 Convertible.
- **O grupo PSA Peugeot-Citroën** reproducirá nas súas instalacións industriais francesas elementos do modelo de flexibilidade laboral que aplica na súa factoría de Vigo, o que, con outras medidas, permitiralle realizar 900 contratacións adicionais no segundo semestre de 2010.
- **O Instituto Tecnolóxico do Plástico está** participando no desenvolvemento dunha nova tecnoloxía que crea un recubrimento resistente ao raiado, a un prezo "competitivo" e "respectuoso" co medio ambiente, aplicable a vehículos e electrodomésticos. Esta tecnoloxía achegará ás empresas grandes beneficios, tanto dende o punto de vista de custos como de calidade.

Renault expón ao Latitude en Moscova

Renault acudía o pasado mes de agosto ao Salón do Automóbil de Moscova para presentar ao Latitude, a súa berlina familiar. Alén disto, a marca francesa aproveitaba a ocasión para amosar ao mercado ruso outras das súas estreas: o Logan con caixa automática, o Duster, o Sandero con caixa automática, o Sandero Stepway ou o concept car Fluence Z.E. Concept (adianto do vehículo eléctrico para todas/-os).

Engadir que Renault é un dos principais *motores* do desenvolvemento automobilístico en Rusia. A xeito de exemplo dicir que é a cuarta marca do mercado ruso desde abril de 2010, co Logan como número 1 en canto a vehículos estranxeiros vendidos en Rusia.

Chevrolet Cruze, agora 5 portas

O Salón do Automóbil de París desvelará a face renovada do Chevrolet Cruze, a nova versión 5 portas que se "abrirá" ao público o 30 de setembro.

Dende a posta no mercado do Cruze (na primavera do 2009), o modelo da marca americana viuse rodeado dun grande éxito debido a diversos factores: o seu estilo coupé, a súa calidade, as 5 estrelas recibidas na EuroNCAP, a súa condución dinámica, ser coche AUTOBEST 2010...

O Cruze 5 portas nace como resposta á necesidade dunha alternativa á carrozaría do sedán tradicional. O seu contorno de coupé con caída e saíntes curtos (diante e detrás) lucirá máis aínda grazas a un novo monocasco (BFI), un axuste final de exactitude nos compoñentes do chasis que achegará altos niveis de estabilidade e solidez.

Asemade hai que dicir que a capacidade de carga do Cruze *hatchback* de 5 portas é de arredor de 400 litros e conta con asentos traseiros que se encartan ao 60/40.

O Chevrolet Cruze 5 portas chegará a Europa a mediados de 2011.

JR oterocaritón
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

Nissan LEAF

Xusto antes de que se inicien as primeiras entregas do Nissan LEAF a clientes europeos a principios do vindeiro ano, este revolucionario modelo estará presente por primeira vez no Salón do Automóbil de París.

O Nissan LEAF é un vehículo eléctrico (EV) ao 100%, de cero emisións e cuns custos de utilización moi baixos. É o primeiro coche deseñado especificamente como EV por un gran fabricante mundial que se producirá a grande escala. O LEAF é o primeiro paso na futura gama de EV's previstos pola compañía.

Este vehículo de tracción dianteira está accionado por un motor compacto desenvolvido por Nissan, que está ubicado na parte frontal do coche. Este propulsor de corriente alterna AC desenvolve 80 kW de potencia e 280 Nm de par, suficientes para garantir unha velocidade máxima de máis de 140 km/h.

A carga completa das baterías proporciona unha autonomía duns 160 quilómetros, o que satisfará as necesidades de mobilidade diarias do 80% dos clientes europeos.

O motor eléctrico do LEAF aliméntase dunha batería laminada de ións de litio desenvolvida por Nissan, cunha potencia de saída de máis de 90 kW. Esta batería de 48 módulos encóntrase situada baixo os asentos e o piso do Nissan LEAF. A enerxía rexenerativa xerada nas fases de desaceleración e freada, recupérase e acumúlase directamente na batería, aumentando así a súa autonomía.

SEAT ALTEA
1.6 TDI
XL STYLE
105 CV

4544 GXJ
SENSOR DE LUCES Y LLUVIA, BLUETOOTH, VOLANTE MULTIFUNCION, ABS, ESP, LLANTAS DE ALEACION, CLIMATIZADOR BI-ZONA, RETROVISORES PLEGABLES, CONTROL DE VELOCIDAD.

16.300 €* INCLUIDO DESCUENTO PLAN REMÓVETE

SKODA ROOMSTER
1.6 TDI STYLE
90 CV KMO

6222 GYF
CLIMATIC, ABS, ASR, PINTURA METALIZADA, RADIO CD MP3, LLANTAS DE ALEACION, LUZ DIURNA, ANTINIEBLAS.

13.200 €* INCLUIDO DESCUENTO PLAN REMÓVETE

VUELTA AL COLE

Brea

Brea
AUTOCASIÓN
CIUDAD DEL TRANSPORTE, C/B - BLOQUE 2
POLIGONO DEL TAMBRE
SANTIAGO DE COMPOSTELA. 981 55 77 00
www.grupobrea.com

Skoda Yeti con tracción total e cambio DSG

Skoda vén de incorporar na súa gama Yeti un novo avance tecnolóxico destinado a acadar o meirande equilibrio posible entre a tracción total e a condución eficaz e rendible. Máis polo miúdo, trátase dunha achega que combina o 4x4 e a caixa de cambios DSG de seis velocidades, ao que cómpre engadir a inclusión do motor diésel *common rail* da marca, o 2.0 TDT de 140 cv a 4.200 rpm. O resultado é o novo Skoda Yeti 4x4, un vehículo que acada unha velocidade punta de 187 quilómetros por hora e unha aceleración de 0 a 100 km/hora en 10,2 segundos, ao que se engaden unhas emisións de C02 que non superan os 169 gramos por quilómetro en ciclo combinado.

A finalidade da casa checa ao incluír a caixa de cambios DSG de embrague duplo e seis velocidades, baseada na distribución automática da potencia entre os eixes, é a de incrementar o dinamismo do modelo e obter unha maior capacidade de resposta en tódolos terreos e condicións. Sinalar que este novo modelo comercialízase de xeito exclusivo cos acabados Ambition e Experience. A gama complétase co Active (chegado no último trimestre de 2009), o Imaginarium (froito do acordo coa compañía española de xoguetes do mesmo nome, encamiñado a un eido máis familiar).

Máis tecnoloxía no novo Laguna

Renault darase cita no Salón do Automóbil de París (a partir do 30 de setembro) co gallo de dar a coñecer ao novo Laguna. O modelo nas súas dúas versións -Berlina e Grand Tour- salienta polo seu frontal e pola oferta do mecanismo 4control de rodas directrices ás motorizacións centrais da gama (dCi 130 e 150 cv).

Así mesmo, hai que facer referencia ao carácter respectuoso co medio ambiente que posúe este Laguna pois o propulsor dCi 110 cv só emite 120 g de CO2/km. Amais, a nova creación francesa achegará tecnoloxía do máis alto nivel a quen se decida a escollelo: sistema de navegación Carminat TomTom Live ou o dispositivo de son Bose Sound.

O Renault Laguna chegará aos concesionarios no mes de novembro de 2010.

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

Guerra fría

[1993] Antes de retirarse de vez, Alain Prost asegúrase o cuarto título fichando por Williams. A rivalidade con Senna, tan dada noutros tempos a diatribas e reproches, foi silenciada como consecuencia do discurso irrebatible despregado polo FW15. Como clásico que é, Ayrton escribiu un poema antolóxico en Donington.

A parella Alesi-Berger tivo o privilexio de asumir a alta encomenda de inscribir o nome Ferrari no automobilismo contemporáneo, pero aínda non sería desta. No mes de xullo, para aguapar o F93 e borrar os malos costumes de Maranello, chegou Jean Todt 'bonaparte', director do exitoso programa deportivo de Peugeot Sport en xéneros automobilísticos tan heteroxéneos como os rallyes, os raids e Le Mans.

Título preprogramado

O número 1 de campión voou con Nigel Mansell para a fórmula Indy americana; polo tanto houbo que estampar o 2 e o 0 nos autos azul e amarelo de Alain Prost e Damon Hill. Os Canon Williams Renault viñan de dominar de punta a rabo ámbolos dous campionatos e no ambiente respirábase o tufo de que, desde os tempos de Jones-Rosberg e Piquet-Mansell, a escuadra de Frank anunciaba o seu terceiro ciclo. Medio se sabía que o campión do 93 ía guiar en Williams, xa que os enxeñeiros de Didcot sacaban das fábricas produtos impecables cada vez máis computerizados. Tan boa base posuía o FW14B que aínda mellorou a especie e lle traspasou o seu potencial á solución actualizada do 1993: o FW15 novo.

Durante un ano de reflexión, Alain Prost protexeuse de canto azar puidese atrancarse no seu camiño ó cuarto título, pero aínda así xurdiron imprevistos. De menos a máis: Schumacher, Hill e Senna. Michael Schumacher, tanto tempo esperado polo pobo alemán, facía as beiras co podio carreira a carreira sen perder ocasión para ensinar os dentes. Damon Hill, o segundo piloto de Williams sobre o papel, caeu en Williams vindo de piloto probador. Damon empezou a ser recoñecido non só por ser fillo do chorado Graham Hill, bicampión e embaixador do automobilismo nos anos sesenta, senón tamén por triunfos, poles e podios nada desdeñables para un novato de 32 anos.

Ayrton Senna era o antídoto natural de Alain Prost e no corpo a corpo un rival temible. Pero a espantada de Honda, o aliado xaponés dos McLaren MP4 Marlboro, provocou a fin do ciclo tras seis anos de borracheira de títulos a cargo do clan Senna-Dennis-Kawamoto. Nestas condicións, Alain Prost fixo alarde da súa principal característica como piloto: o control absoluto sobre o material de que dispoñía. Un último alarde que lle valeu o seu último título de campión do mundo.

Farol de Senna

Primeira carreira, primeira zapateira. Tal como se prevía, Alain Prost obtén pole, triunfo e volta rápida no gran premio inaugural de Kyalami. Para máis, na mesma volta acabou unicamente o McLaren de Ayrton Senna a minuto vinte. En menos dun mes cambiou o conto. Ó mesmo tempo que os deuses da chuvia lle achaiaban o camiño a Senna, Prost encadea dous reveses consecutivos. No Brasil as continuas variacións do estado da pista xogan a favor do piloto local e o francés aparca por un toque con Christian Fittipaldi. Nun Donington empapado, a Sennaza sobroulle unha curva para merendar na primeira volta a Schumacher, Wendlinger, Hill e Prost, un tras doutro. A resposta contundente de Prost non tardou en forxarse con senllos arrases en Imola e Montmeló. O par de dous volvía estar outra vez na pomada.

En pleno mes de maio era tempo do Grand Prix de Monaco, couto vedado do brasileiro con cinco copas do principado no macuto. Non caeu nin gota, pero era Mónaco. Desde a primeira posición de saída o rebuldeiro Williams número 2 non acouga quieto e penalízano cunha parada de dez segundos nos garaxes. Alí dálle a arroutada outra vez e non quere arrincar. Cando se reintegra polo Beau Rivage arriba, ocupa a posición vixésimo segunda, a unha volta da cabeza de carreira. Entre as múltiples retiradas e a voracidade con que afrontou as adversidades, remontou ó final ata o cuarto lugar. E ganou o de marras, Ayrton Senna, por sexta vez en Mónaco. A un minuto de vantaxe chegou Damon Hill, fillo do pentavencedor en tempos de branco e negro, que testemuñou desde o segundo chanzo do podio a sucesión no trono do gran premio máis exclusivo.

O marcador indicaba que o gran favorito Prost levaba 37 puntos, polos 42 de Senna. Analizado o sucedido en seis carreiras, Prost botaba contas de que no Brasil fora embestido por outro e de que en Mónaco era fácil ter un desliz, polo que de alí en adiante bastaba con non poñerse nervioso. Aínda era cedo e tampouco ía chover sempre. Con todo ó seu favor, Prost arrastrou con catro triunfos seguidiños en Montreal, Magny-Cours, Silverstone e Hockenheim, mentres que Senna perdeu fol por culpas do alternador, da gasolina, do acelerador, dos freos, do motor e por non ter coche abondo.

Alain e Ayrton acabaron a ben. O metro sesenta e sete de Prost obtén o derradeiro título antes de retirarse e deixar libre, precisamente para el, o asento máis desexado. Nun xesto de nobreza, Senna tira por Prost ó alto do podio de Adelaida. Selada a paz, podían morrer tranquilos.

> **“Nun Donington empapado, a Sennaza sobroulle unha curva para merendar na primeira volta a Schumacher, Wendlinger, Hill e Prost, un tras doutro.**

Auto sapiens

Concesións en materia tecnolóxica tiveron o apoxeo no refinado Williams Renault FW15C, fotocopia mellorada do FW14B. Coa electrónica por cerca, todas as áreas eran susceptibles de dar de si. No relativo ós propulsores elevouse os índices de revolucións e, de paso, as potencias máximas, co que lle arrebatou a Honda o rango de supermotor. As caixas de cambio, accionadas con mando electrohidráulico, programábanas no laboratorio axeitadas a cada circuíto. A electrónica exploraba en infinitas aplicacións, de modo que chegou a optimizar o rendemento do piloto con freos antibloqueo, co sistema antipatinaxe, co control de tracción e ata con aceleradores electrónicos que non era preciso levantar para avanzar marchas. Un sistema do máis perfeccionado era, antes de quedar prohibido, a suspensión intelixente capaz de converter as curvas en rectas.

Ante a veloz escalada de alardes tecnolóxicos, a federación internacional (FIA) tomou medidas restritivas co ánimo de salvagardar a súa imaxe en caso de que houbera que lamentar unha traxedia, de paso que nivelaba as prestacións das máquinas. Para empezar, no 93 Mosley e compañía mutilaron parte do glamour racing dos fórmula-un contendo o ancho máximo nos 200 centímetos e rebaixando 3 cm as polgadas das rodas traseiras. En vistas ó ano seguinte, adiantouse a eliminación dos dispositivos de asistencia electrónica que atrofiaban as facultades do condutor. Aínda non mediada a temporada, un informe do director técnico da FIA, Charles Whitting, collía en renuncio a coches con suspensións activas, controis de tracción e mesmo gasolinas dopadas, polo que Max Mosley ameazou con descualificacións, pero deuse atrás porque nada máis ía polo legal o BMS-Lola. A ameaza ía en serio... a partir do 1994.

	PILOTO	RSA	BRA	EUR	RSM	ESP	MON	CAN	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	XAP	AUS	TOTAL
1	Alain Prost	10 P	- P	4 P	10 P	10 P	3 P	10 P	10	10 P	10 P	- P	4 P	- P	6	6 P	6	99
2	Ayrton Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3	-	-	10	10 P	73
3	Damon Hill	-	6	6	-	-	6	4	6 P	-	-	10	10	10	4 P	3	4	69
4	Michael Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6	-	10	-	-	52
5	Riccardo Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1	2	-	-	-	20

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Canon Williams Renault	FW15C	Renault	Prost / D.Hill	Canon
2	Marlboro McLaren Ford	MP4/8	Ford Cosworth	Senna / Andretti	Marlboro
3	Camel Benetton	B193 B	Ford Cosworth	Schumacher / Patrese	Camel

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

Coleccionable A Fórmula 1 1994 (I)

Muito obrigado, Ayrton

[1994(I)] Por uns minutos Senna deteu o tempo agonizando na curva Tamburello. Sabendo das súas sensibilidades sobrenaturais, a traxedia atingue aínda maior dramatismo. Desde ese momento Ayrton Senna traspasa os límites de personaxe para converterse en lenda. En Imola, primeiro de maio do 1994.

Desde mediados do 1993 é mérito de Max Mosley, presidente da Federación Internacional do Automóbil, levar promovendo xuntas cos construtores para, co regulamento técnico na man, rebaixar riscos innecesarios ante as velocidades supersónicas de autos cada vez máis programados a golpe de electrónica. De paso que se humanizaba o piloto coa prohibición de axudas electrónicas para guiar, a FIA declaroulles a guerra ós ordenadores e vedou a suspensión activa, o control de tracción, freos antibloqueo, sistema direccional ás catro rodas, transmisión variable continua, cambios automáticos preprogramados, acelerador *fly by wire* e telemetría box-coche.

Cargado de electrónica ata as orellas, o Williams FW15 do 93 era un coche intelixente. Estaba tan a gustiño con todos aqueles sistemas que resentiu a evolución e non acabou de dixerir a volta á condución manual, incluso nas privilexiadas mans de Ayrton Senna. Sen que ninguén cuestionara a aptitude dos pilotos, por momentos deu a sensación de que quedaran mal afeitos de tanta tecnoloxía.

Mala espiña

A alturas de xaneiro Jyrki Järvilehto (Benetton B194) sobreviviu a unha rotura de pescozo ensaiando en Silverstone. Antes de acabar a pretemporada Jean Alesi (Ferrari 412 T1) esmaga tres cervicais facendo tests en Mugello. Presaxios da fin de semana funesta do primeiro de maio, Gran Premio di San Marino. O venres Rubens Barrichello (Jordan 194) envorca na Variante Bassa ó frear demasiado tarde na entrada das eses de acceso á recta de meta. Embalado a uns 220 quilómetros por hora, perde a traseira, sae pinzado polo vibrador e voa uns metros antes de tropezar coas pilas de rodas do gardarraíl. A secuencia conclúe cun pinchecarneiro e o Jordan escorregando papo abaixo. Quedou no susto e en mazaduras.

Ó outro día, na recta de aproximación á Tosa, chegando á curva Villeneuve, despréndese o alerón frontal do Simtek S941 de Roland Ratzenberger. O austríaco novicio vai de morros contra a parede e, atadiño como ía, parte a columna polas cervicais como resultado da desaceleración. A morte instantánea, tal como revelou a autopsia, non impediu o paripé de leváreno en helicóptero ó hospital de Boloña e arrastrar o "problema" fóra do circuíto por medo a suspenderse a proba.

O demo non descansou nin o domingo. Na saída, o portugués de Aldeia Galega do Alenquer, Pedro Lamy (Lotus 107C), embiste por detrás a Järvilehto (Benetton B194). Os restroballos quedaron estrados pola pista, non sendo dúas rodas que brincaron por encima das protecciónes do público. Por se fora pouco, mecánicos de Lotus e de Ferrari quedan feridos dun rodazo do Minardi de Alboreto ó soltérselle o pneumático traseiro camiño da pista cando circulaba pola vía dos garaxes.

Preludio

Ayrton Senna foi visto lambendo as lágrimas pola morte do piloto austríaco. A xulgar por comentarios soltos do entorno do brasileiro, os sucesos de Barrichello e Ratzenberger racharon hábitos que Ayrton tiña mecanizados, como saír do coche a botar un ollo ó pé do seu Williams FW16, en vez que quedarse coma sempre sentado co casco posto concentrándose. Adriane Galisteu e Sid Watkins, quizais os amigos máis achegados nos últimos días de Ayrton, foron confesores das súas inquietudes: "Non teño bos presentimentos. Se puidera, non corría", lle confesou a Adriane. Ante Sid, polo contrario, facíase o forte: "—Ayrton, por que non abandonas a competición mañá? Que máis queres? Fuches campión tres veces e es o máis rápido. Deixa todo. —Sid, hai algunhas cousas sobre as que non temos control. Non podo abandonar. Teño que continuar".

A configuración de media carga que require o circuíto polas dúas chicanes (Variante Alta e Variante Bassa) mailas curvas lentas da Tosa e Piratella permitía ter agarre de sobra para atravesar a fondo a liña de meta ata a freada da curva Villeneuve; polo tanto, os 110º de ángulo de Tamburello, `unha recta torcida´ como lle chamaba Piquet, pasábanse na sexta a taco. Con esa sonoridade tan tenra e coas connotacións dun `tamborilciño´, cómo é posible que Tamburello agache unha curva asasina. Víñalle de vello: no 1987 deixoulle secuelas de reflexos a Nelson Piquet, no 1990 avisou a Gerhard Berger dos perigos de soltarse o alerón a 280 e no 1990 Michele Alboreto tamén osmou de cerca o seu mazo. Acababan todos igual, xa que calquera mínimo desaxuste cuspía o bólido e o que levase dentro a 300 contra do formigón.

Puto Tamburello

Ás 14:18 horas o Williams do casco amarelo que abría a procesión de monoprazas enfila a curva de Tamburello non se sabe por que causa. Co impacto, unha barra da suspensión perfóralle a viseira coma unha frecha, mentres o coche daba voltas sobre si durante varios segundos. Cando dá parado e se pousa a poeira parece que se move algo a cabeza. Por uns minutos Senna deteu o tempo agonizando en Tamburello. O helicóptero deixou en Imola un tufo desasosegante e levou para hospital Maggiore de Boloña o maldito interese da carreira.

Traumatismo cranial, shock hemorráxico e coma profundo. Segundo o parte da doutora, "o electroencefalograma de Ayrton Senna non rexistra ningunha actividade. Mantémolo vivo porque a lexislación italiana así o esixe. Non hai esperanzas". É asistido artificialmente ata que ás 18:40 o dan por morto.

Desde que nada tiña amaño agromaron hipóteses, como rotura do brazo de suspensión, ou rotura da columna de dirección, ou ter pisado algunha peza do accidente da saída, ou non ter quentado ben as rodas durante as cinco voltas ralentizadas atrás dun turismo de mentira en vez dun Porsche Carrera RSR que reclamaba o chofer do coche de seguridade Max Angelelli, ou a presión de Schumacher mercé a un sistema de lanzamento que non se chegou a demostrar ben que existía...

A Ayrton gustáballe relacionar as súas actuacións virtuosas coa inspiración divina. A derradeira levouno directo ó ceo a 300 por hora, como el quererría.

Acougue en paz

A prensa vendeuno en grandes titulares. "Senna se estrella a 300 por hora. El más veloz, el más agresivo", La Voz de Galicia; "Senna encontró la muerte en Imola. Senna confesó a su novia que temía un mal presagio con el G.P. de Imola", Faro de Vigo; "Muerte a 320 por hora", El Progreso; "Tragedia a 300 km/h. La fórmula 1 vuelve a llorar por un campeón", El Ideal Gallego; "San Marino, sangriento. A súa última curva", La Región.

A familia da F1 expresou seu o pesar: Frank Williams: "Williams pode substituír a Senna; a fórmula 1, non"; Gerhard Berger: "Pensei que Senna era inalcanzable para a morte"; Bernie Ecclestone: "Foi lamentable, pero tanta publicidade xerada coa súa morte foi bo para a fórmula 1"; Niki Lauda: "Deus colleu da man a fórmula 1 durante dez anos, pero soltouna esta fin de semana en Imola"; Alain Prost: "Cando morreu Senna, fixoo tamén unha parte da miña vida". En vida el deixara dito que "Pódese morrer nunha fracción de segundo. Decátaste de que non es ninguén. De repente, non es nada. Esto forma parte da nosa vida, e podémolo afrontar de modo apousado, profesional ou podemos desistir, abandonar e non facelo máis. Sucede que a min gústame o que fago, demasiado como para desistir. Non podo. Forma parte da miña vida".

Pista libre

[1994(II)] Co portazo de Ayrton Senna dáse por concluída a era de esplendor que marcaron catro artistas do volante: Piquet, Mansell, Prost e Senna. Desde cero, a nova sensación alemá e o fillo de Graham Hill encargáronse de restablecer a competencia salvaxe e o espírito deportivo, respectivamente.

É mérito de Max Mosley, presidente da FIA, levar promovido desde mediados do 1993 xuntas cos construtores a través da federación para, co regulamento técnico na man, rebaixaren riscos innecesarios ante as velocidades supersónicas de autos cada vez máis programados a golpe de electrónica. De paso que se humanizaba o piloto coa prohibición de axudas electrónicas para conducir, os políticos do automobilismo vedaron a suspensión activa, o control de tracción, freos antibloqueo, sistema direccional ás catro rodas, transmisión variable continua, cambios automáticos preprogramados, acelerador fly by wire e telemetría box-coche. Co ánimo de recobrar ese punto de espectáculo complementario liberalizouse o consumo de carburante e devolveuse a emoción das repostaxes.

A restra de accidentes tivo continuidade máis alá das inmolacións de Imola. Karl Wendlinger nos ensaios libres de Mónaco peta de cheo co lateral do Sauber contra as barreiras da chicane do porto, como consecuencia do cal bota días en coma cun edema cerebral. Pedro Lamy parte as pernas en Silverstone en plena recta probando un dos últimos Lotus. Andrea Montermini ós mandos do Simtek de Ratzenberger nada máis sofre traumatismo cranial e torcedura dun pé ó perder o control a 240 e bater ós dous lados da pista en Montmeló. Nos garaxes da Benetton en Hockenheim a mangueira de repostaxe bota por fóra e ó contacto cos escapes prende lume no B194 e aínda bo foi que Jos Verstappen non chamuscou máis cás cellas.

Tamén morreu Lotus. 37 anos despois de Mónaco-1958 enterrouse o legado producido polo xenio inconmensurable de Colin Chapman, xunto con colaboradores e técnicos Peter Warr, Len Terry, Maurice Philippe, Ralph Bellamy, Tony Rudd, Martin Ogilvie, Gérard Ducarouge; pasando por pilotos Cliff Allison, Graham Hill, Jim Clark, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Ronnie Peterson, Mario Andretti, Elio de Angelis, Nigel Mansell, Ayrton Senna; ata obras de arte de referencia Type 25, Type 33, Type 49B, Type 72D, Type 78, Type 98T; e alter egos como Coventry-Climax, Cosworth, Renault turbo, Gold Leaf, John Player Special (JPS), Camel, Ketteringham Hall.

Guerra ós ordenadores

A partir do tráxico mes de maio a federación endureceu máis aínda a súa posición instituíndo medidas penalizadoras en todo cando eido sumase velocidade: en aerodinámica recórtase o tamaño das chapas do alerón dianteiro, e na zaga limítase as dimensións do alerón e mailo extractor; no agarre, a proposta dos equipos, introduciuse o patín de madeira, unha prancha pegada ó fondo para reducir o efecto ó solo; e no motor suprímese as tomas de aire dinámicas antes de anunciar a rebaixa de 3.5 a 3.0 na capacidade dos motores. En canto á seguridade pasiva estandarizouse o combustible de gasolineira, o peso mínimo fixouse en 595 kg incluíndo o piloto e foron impostos reforzos nas suspensións dianteiras e mais no habitáculo. Por último, armouse un grupo consultivo de peritos en torno á figura do doutor Sid Watkins coa misión de revisar os circuítos un por un e avaliar as zonas de escapatoria maila eficacia das barreiras de seguridade de acordo cos tempos.

» Rei morto

En Imola, a 100 quilómetros da República de San Marino, Ayrton Senna falaba de que alí empezaba o mundial para el, despois de que nas dúas primeiras carreiras do ano vencera o que se perfilaba como rival directo: Michael Schumacher. Por forzar demasiado na caza do alemán, Senna fixera unha revirada en Interlagos e no gran premio do Pacífico quedara fóra nada máis empezar por un toque con Mika Häkkinen. Aínda así, Ayrton levaba apañadas as dúas poles e no circuíto Enzo e Dino Ferrari de Imola, por non ser menos, deixou inscrita a número 65, á fronte de Clark e Prost (33), Mansell (32), Fangio (28) etcétera.

A xuventude de Michael Schumacher cadraba no momento perfecto para abrir unha etapa á que non chegaron tres xubilados (Piquet, Mansell e Prost) e unha vítima (Senna). Esperábase que Williams por coche e Ferrari por galóns foran os animadores principais. Jean Alesi e Gerhard Berger non daban para pensar en renovar Ferrari en torno a eles, por máis que contasen coa querencia incondicional dos afeccionados rossos e coa confianza de Jean Todt, de momento. Do 412 T1 esperábase tanto antes de saír á pista que decepcionou. De entrada acusou falta de adaptación ás condicións de carreira no equilibrio aerodinámico, pero igual que se resentía a certas configuracións, rebentaban as caixas de cambio, os circuítos eléctricos funcionaban a capricho e a fervente quentura do 12V poñía ó roxo as agullas. Se acaso, espertaron algo o xenio do cabaliño as revisións que deviñeron no Ferrari 412 T1B.

> “Jean Alesi e Gerhard Berger non daban para pensar en renovar Ferrari en torno a eles

» Rei posto

En torno á figura de prometedor piloto alemán, na Benetton de Luciano Benetton cadraron dous grupos de elite: na área técnica, Ross Brawn, Rory Byrne e Pat Symonds; e como estrategas da guerra psicolóxica, Flavio Briatore, Tom Walkinshaw e Joan Villadelprat. Para dobregar a Senna mailo poderoso Williams-Renault FW16, unha versión do FW15C pero capado de electrónica, era necesario apertar en todas as frontes. Os pillabáns tentaron os límites do legal ata onde puideron cun filtro na bomba de repostaxe que deixaba pasar máis gasolina da conta e aforraba tempo de carga; disque a FIA mirou para outro lado cun sistema de control de lanzamento para as saídas, pero o que non lles pasaron por alto foi no GP de Bélxica as marcas de desgaste do patín dos baixos, superior ó 10% permitido. Sen temor ás multas económicas, Briatore e Walkinshaw empregaron a táctica de rosmar e cuestionaron con vehemencia as resolucións da FIA, que freaba a súa esfameada ambición.

O episodio de Silverstone valeulles por unha descualificación máis dúas carreiras de suspensión: por dúas veces, Michael Schumacher adianta a Damon Hill na volta de presentación sen respectar as posicións; entre regueifas dos comisarios deportivos e Villadelprat, entra nos garaxes para cumprir a sanción pero cambia as rodas e arrinca; ensínanlle a bandeira negra durante tres xiros ata que por fin acata a sanción. Entre apelacións e recursos, o piloto alemán cumpriu a inhabilitación en Monza e Estoril.

Esto deulle aire ó único rival que podía saír daquela caterva de personaxes secundarios: Damon Hill. Damon estaba verde, non acababa de poder coa situación de manexar o coche máis afinado, na escudería máis en forma, no posto de maior responsabilidade, afeito a lidar á sombra de Prost no 1993 e de Senna no 1994. Ó fillo de Graham Hill faltoulle compromiso coa nova misión, e eso que chegou á última carreira con opcións, en Adelaida.

A Schumacher e Hill separábaos un punto antes de saíren a correr. Desde o primeiro dominou a proba o Benetton ata que de modo incomprensible se bota fóra na esquerda de East Terrace e sae a bandazos. Hill, que nunca tivo grande habilidade para adiantar, non espera a que as rodas cochas e algún outro dano debiliten o coche do alemán e méteselle polo interior. Schumacher nada máis podía frear a Hill atrancándolle o paso contra o muro. O azar quixo que tronzara un brazo do triángulo de suspensión do auto do Williams de Hill, que se conformou: “Se soubera o que sei agora, esperaba un pouco e, quén sabe, ó mellor hoxe era campión do mundo. Pero as carreiras son así e éche o que hai”.

> “Sen temor ás multas económicas, Briatore e Walkinshaw empregaron a táctica de rosmar

	PILOTO	BRA	PAC	RSM	MON	ESP	CAN	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	EUR	XAP	AUS	TOTAL
1	Michael Schumacher	10	10	10	10 P	6 P	10 P	10	-	-	10 P	-			10 P	6 P	-	92
2	Damon Hill	6	-	1	-	10	6	6 P	10 P	-	6	10	10	10	6	10	-	91
3	Gerhard Berger	-	6	-	4	-	3	4	-	10 P	-	-	6	- P	2	-	6	41
4	Mika Häkkinen	-	-	4	-	-	-	-	4	-		6	4	4	4	-	-	26
5	Jean Alesi	4			2	3	4	-	6	-	-	-	- P	-	-	4	1	24

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Rothmans Williams Renault	FW16B	Renault	D.Hill / Coulthard	Rothmans
2	Benetton Formula LTD	B194	Ford Zetec	Schumacher / Verstappen	Mild Seven
3	Scuderia Ferrari SpA	412 T1 B	Ferrari	Berger / Alesi	Marlboro

O valor Schumacher

[1995] Schumacher por poder mental e técnica de pilotaxe, e Benetton por espírito de equipo e estratexia pasaron pola criba os únicos rivais sobre o papel: Damon Hill e o Williams FW17B. Tan despexado lle quedou o camiño ó máquina alemán que se deu en falar del para ir a desenferruxar Ferrari.

Había dúas formas e afrontar o campionato: con Renault e sen Renault, e unha das dúas fórmulas non levaba ó éxito. O tacto con que manexou Flavio Briatore a xestión de Ligier como segunda escudería ó seu cargo permitiulle atraer ata Benetton o motor RS que levaba impoñéndose os últimos anos a bordo dos coches de Frank Williams. Deste modo o motorista francés beneficiábase de, por un lado, a garantía de ganar e, por outro lado, a publicidade extra nos man a man entre Williams e Benetton.

O punto forte do Benetton B195 era o lado humano. Motor e chasis non eran todo un, así que había que compensalo, os mecánicos coas pistolas, Brawn coa estratexia e Schumacher freando pouco. O poder do Williams FW17B tampouco era o doutros tempos. Á parte das guerras que lle ganou Benetton con raposadas e polo factor Schumacher, notouse demasiado o golpe moral pola morte de Ayrton Senna, arredor do cal estaban depositados os estímulos da Williams de fin de século.

O mundo despois de Senna

A morte de Ayrton Senna despexou o panorama. Algúns da súa quinta como De Cesaris, Alboreto e Boutsen xa tiñan desistido, para canto máis os corentóns Patrese, Prost, Mansell e Piquet. Sobreviviron Berger e Alesi, pero viña pisando forte a xeración do 68, capitaneada polo destemido Schumacher, o sufridor Hill, o escocés Coulthard e incógnitas como Häkkinen, Barrichello, Irvine e Frentzen. Non había máis campión vivo ou en activo ca Michael Schumacher. Quen quixera cuestionarlle o estatus tería que falar con el.

Damon Hill era bo rapaz. E dos que insistía. Pero o pobre turraba contra unha parede. Unha e outra vez entrou na rateira de Michael. A golpe de estratexia o equipo ítalo-británico Benetton botou mellores cálculos ca Rothmans-Williams nas paradas de Montmeló, Mónaco e Aida, por non falar de Magny-Cours e Estoril, onde os mecánicos estableceron o récord en 6,1 segundos.

Que Damon foi víctima da presión quedou patente en Silverstone, onde cunha estratexia favorable de dúas paradas encontra a Schumacher con rodas vellas, apúrase a adiantalo faltando quince voltas e acaban os dous fóra. En Spa foi penalizado por exceder a velocidade máxima nos boxes despois de dar pena intentando adiantar ó alemán. En Nürburgring adianta a Alesi de mala maneira e cústalle o alerón e dez puntos. En Suzuka acaba na area por saída de pista non-forzada.

Hill escornouse contra fantasmas. Substituír a Senna esixíalle competir, non só ser rápido. E Schumacher comeulle a moral, cando estaba cerca porque estaba cerca e cando non o vía por matinar ónde carallo iría.

Empecei a chorar dentro do casco!

> **O mundo das carreiras de coches gardou un minuto de silencio en memoria de Juan Manuel Fangio**

Desde o Québec á Pampa, desde os Apeninos ata latitudes austrais, catro corredores de fórmula 1 alteraron as pulsacións dos afeccionados. Jean Alesi non dera ganado un gran premio en sete anos de profesión, cinco deles ós mandos de ferraris, ata que por fin lle chegou o día en Montréal: "Cando me puxen de primeiro empecei a chorar dentro do casco e case non vía nada. As lágrimas nubráronme a vista. Tiven que calmarme para non botar a perder a vitoria". Deixou o Ferrari 412 T2 nada máis atravesar a meta e recorreu a volta de honra subido ó lombo do Benetton de Schumacher ante a aclamación de franceses, de italianos, de ferraristas e dos que non o eran.

Os infinitos ramos de flores e mensaxes escritas con que o público de Imola rendeu homenaxe no cabodano das mortes tráxicas de Ayrton Senna e Roland Ratzenberger non foron a única nota fúnebre. O mundo das carreiras de coches gardou un minuto de silencio en memoria de Juan Manuel Fangio, falecido en Buenos Aires ós 84 anos. Dominador absoluto nos anos cincuenta, o "chueco" sintetizaba a técnica, a intuición, a psicoloxía, a intelixencia, a honestidade e o carisma ó servizo do automobilismo. Tanto respecto infundou en vida a súa figura que o cinco veces campión mundial non tivo que morrer para recibir o recoñecemento persoal e institucional de todos quen o trataron.

No circuíto urbano de Adelaida, o finlandés Häkkinen afrontaba no McLaren-Mercedes a curva Malthouse a non máis de 180 por hora… demasiada velocidade para levar unha roda trillada. Os ombros subidos que se impuxeron nos habitáculos a partir de do 1996 quizais evitaran que Mika mordera a lingua, que a pouco máis afogara alí dentro e que botara un día enteiro en coma profundo.

Método Briatore

Funcionar dun modo alternativo ó do vello berrón que manda facer as cousas como diga el e punto é o que ensaiou a estrutura de equipo Benetton. O señor Luciano Benetton subministraba fondos desde a cúspide e non metía os fociños onde non o chamaban. De modo que quen movía o tinglado era Flavio Briatore. Este personaxe, pulcinella de día, casanova ás noites, posuía unha perspectiva persoal das persoas e das cousas e así o manifestaba no estilo de actuar, razoar e vestir. Combinando virtudes e defectos propúxose vender un produto atractivo armado sobre un equipo altamente competitivo. Todos os elementos sumaban e, por filosofía de empresa, cada membro do rango que fose debía render un punto máis có da competencia. Claro que, escusas como improvisación e casualidade significaban ir encomendándose para aturar broncas sen levantar a voz, moito peores cás dos patróns da vella escola. Desde o primeiro día non escatimou en chulería para facer ostentación da súa ignorancia automobilística nin en pillería para contratar a Michael Schumacher diante das ventas de Eddie Jordan. El é así e ten confuciadas moi del: "Saber qué piloto ten unhas calidades únicas é un sentimento que non se pode aprender", "Aquí se non ganas tes que intentar que o outro perda", "Non podemos ganar sempre, se non seriamos tan antipáticos coma Ferrari", "A fórmula 1 non é só deporte e tecnoloxía; o que fascina a xente é o seu entorno: o glamour, as emocións, o lado humano", "Dubidar dunha decisión é perder o tempo; en rigor, equivocarse é menos grave", "Non son dos que dá unha segunda oportunidade; se cometes un erro unha vez, halo volver facer".

> **Este personaxe, *pulcinella* de día, *casanova* ás noites, posuía unha perspectiva persoal das persoas e das cousas**

Polo ben común, cada cal facía aquelo que mellor se lle daba. Ross Brawn planificando e dirixindo as carreiras, Rory Byrne deseñando bólidos adaptados a Schumacher, Tom Walkinshaw estaba para ladrarlles ós comisarios, Joan Villadelprata para informar das debilidades e puntos fortes da competencia, e así. A commpenetración era total e o modelo de coordinación do staff tamén contaminou a área dos mecánicos, desde que Brawn impuxo adestramentos superprofesionais para sincronizar os cambios de pneumáticos co fin de rabuñar centésimas de segundo de paso que fortalecía a autoestima de cada un dos seus obreiros.

	PILOTO	BRA	ARX	RSM	ESP	MON	CAN	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	EUR	PAC	XAP	AUS	TOTAL
1	Michael Schumacher	10	4	- P	10 P	10	2 P	10	-	10	-	10	-	6	10	10	10 P	-	102
2	Damon Hill	- P	10	10	3	6 P	-	6 P	- P	- P	10 P	6	-	4	-	4	-	10 P	69
3	David Coulthard	6	- P	3	-	-	-	4	4	6	6	-	- P	10 P	4 P	6 P	-	-	49
4	Johnny Herbert	-	3	-	6	3	-	-	10	3	3	-	10	-	2	1	4	-	45
5	Jean Alesi	2	6	6	-	-	10	2	6	-	-	-	-	2	6	2	-	-	42

	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

PRESENTACIÓN

Citroën DS4

"O cliente sempre ten a razón"

■ SONIA PENA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

DE QUERERMOS COÑECER AS ORIXES DA SAGA DOS DS, TERIAMOS QUE REMONTARNOS A 1955, ANO NO QUE A MARCA FRANCESA PRESENTABA O SEU PRIMEIRO DS, O 19. O ESCENARIO ELIXIDO ERA O SALÓN DO AUTOMÓBIL DE PARÍS. CITROËN VOLVE A DARLLE FORMA AO DS, ESTA VEZ BAIXO O NOME DE DS4. COINCIDENCIAS OU NON, O DS4 ESTREARASE A NIVEL MUNDIAL NO SALÓN DO AUTOMÓBIL DE PARÍS (DO 2 AO 17 DE OUTUBRO DE 2010). PARA IR ACHEGÁNDONOS AO DS4 (QUE ESTARÁ NOS CONCESIONARIOS A PARTIR DO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2011) PODÉMOLO DEFINIR COMA UN CUPÉ DE CATRO PORTAS MAIS SEN RENUNCIAR Á FUNCIONALIDADE DUNHA BERLINA COMPACTA.

Comezamos o trazado do DS4 coas súas **medidas**: 4,27 metros de longo, 1,81 metros de ancho e 1,53 metros de alto. Se ollamos en fite a este Citroën percibiremos axiña a relevancia dos *chevróns* da grella, o logo DS no capó e as liñas luminosas (tanto de día coma de noite) que lle confiren un aquel especial.

Asemade, xa no **interior** do modelo é de salientar o posto do condutor ben acolledor e os instrumentos con aros cromados, todo o cadro de mandos se amosa acomodado para as mans do piloto grazas ao material flexible empregado (*slush*) e á amplitude de miras que outorga o parabrisas panorámico, que achega unha visión superior de 45º.

Emporiso, o **cliente** é o encargado de escoller no DS4, poderá facelo entre cinco combinacións de coiro co gallo de personalizar os asentos do coche. Os acabados deste Citroën son de alta gama, tapizados con coiro *pena flor* (no cadro de mandos e nos paneis das portas) e con acabado *Bracelet* (para os asentos dianteiros). Outro elemento que chama a atención no DS4 é o cromado, presente nos marcos das reixas de ventilación, no cadro de instrumentos, na panca de cambios, nalgúns mandos da consola central engadíndolle aínda máis luxo. Alén disto, o marcado estilo continúa nos pedais de aluminio, no traballo do coiro dos tiradores das portas e nas súas iluminacións de ambiente.

Con todo, Citroën non vai só á procura da beleza, pensa tamén na **seguridade**, para iso dotou ao DS4 de diversos compoñentes que perseguen a confianza deste vehículo: tren dianteiro pseudo-McPherson, tren traseiro con viga de torsión transversal e dirección hidráulica con bomba eléctrica, sistema Citroën eTouch (realiza chamadas de urxencia e asistencia localizadas grazas a unha tarxeta SIM inte-grada), faros antinéboa con función "*cornering light*" (aumento da visibilidade 75º cara o interior dunha curva), dispositivo de vixilancia do ángulo morto (indicador da presenza dun vehículo nos ángulos mortos) ou regulador-limitador de velocidade programable.

Ecoloxía e tecnoloxía

É xusto falarmos da preocupación polo **medio natural** que ten Citroën, pois o DS4 conta coa tecnoloxía micro-híbrida e-HDi (dispoñible no motor HDi de 110 cv) que consta -á súa vez- de diversas tecnoloxías: motor HDi + sistema Start&Stop + alternador reversible de 2ª xeración + dispositivo *e-booster* + mecanismo de xestión electrónica do alternador + caixa de cambios manual pilotada con relacións optimizadas. Amais disto, cómpre informar do uso de materiais verdes na fase de deseño do DS4, feito que implica un menor impacto ecolóxico.

O DS4 nace *pensando* no que será o seu condutor, para isto Citroën "empapa" ao vehículo da súa **Créative Technologie**: multitude de elementos encamiñados a facer sinxelo e cómodo o acto de conducir (asentos dianteiros con función masaxe, sistema de audio con son auténtico que se difunde de xeito harmónico por todo o vehículo, 4 gamas de sons polifónicos personalizables para sinais de alerta e recordatorios, 3 niveis de intensidade de climatización, abano de cores que van da branca á azul para o cadro de instrumentos, etc).

Para rematar, informaremos de que coa oferta **Citroën Freedrive** asegúrase a mobilidade do condutor en calquera circunstancia, para iso porase á súa disposición o medio de transporte mellor adaptado (no caso de inmobilización do seu vehículo ou mantemento do mesmo).

Motorizacións

O DS4 ofertarase con dous **motores** diésel Euro V (de serie cun filtro de partículas): o HDi 110 (dispoñible tamén na versión e-HDI) e o HDi 160. As versións gasolina Euro V serán 3 (desenvolvidas en colaboración con BMW): o VTi 120, o THP 155 e o novo THP de 200 cv. Dicir que todos os motores virán asociados a caixas de cambio de 6 velocidades (manuais ou manuais pilotadas).

PRESENTACIÓN

Audi A7 Sportback

Berlina con figura

■ FERNANDO CUADRADO | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Audi segue adiante na súa intención de abraiar, desta volta dándolle unha nova viraxe ao concepto Sportback presentado alá polo ano 2009 no Salón do Automóbil de Detroit. A creación que nos ocupa arestora é o Sportback A7. O modelo de cinco portas, enxeñado a xeito de "tricorpo", pretende unificar o mellor de tres estilos: o sentido deportivo dun cupé, a comodidade dunha berlina e o sentido práctico dun Avant. O A7 Sportback sairá en España cun prezo de 57.440 euros e haberá que agardar até outono para facerse con el.

Equipamento

O Audi A7 Sportback conta con numerosos elementos no seu equipamento, entre eles: o sistema de manexo MMI radio plus de serie con Head-Up Display opcional. Tamén de maneira opcional pode incluírse o MMI Navigation Plus con Touchpad e Display de 8 polgadas (con el o condutor pode escribir co seu propio dedo o lugar de destino ou un número de teléfono). Máis extras -opcionais- para facer da condución algo sinxelo e ameno son: os servizos online en colaboración con Google (conexión a través do Bluetooth) ou o sistema de son Bose Soundsystem e o Advanced Sound System de Bang & Olufsen (15 altofalantes cunha potencia de 1.300 vatios).

Por último, e non por iso menos importante, a seguridade. O novo A7 posuirá os máis avanzados mecanismos de seguridade e asistencia: Audi Pre Sense, Adaptative Cruise Control con función Stop & Go, Audi Active Lane Assist, Audi Slide Assist, asistente de visión nocturna, indicador do límite de velocidade e dispositivo de asistencia de aparcamento.

Motores

Chegamos ao apartado do motor. O A7 Sportback dá a elixir entre catro propulsores V6 con cambio automático de serie (segundo a motorización: cambio multitronic ás rodas dianteiras, cambio deportivo S tronic de 7 velocidades con tracción ás 4 rodas ou tracción integral permanente quattro). Indo ao miolo do "motor", o A7 amosa diversas opcións: dúas versións gasolina e dúas diésel que van desde os 204 até os 300 cv. Dicir que a motorización 3.0 TDI de 204 cv con cambio multitronic consume 5,3 litros de combustible por 100 km e posúe unhas emisións de CO_2 que non van alén de 139 g/km. O dato a remarcar: a totalidade dos motores traballan cun mecanismo de recuperación, xestión térmica e dispositivo de arrinque e parada.

Emporiso, debemos reparar no tren de rodaxe, pois este é quen de unir a precisión deportiva co luxo da comodidade. O Audi A7 móvese sobre uns pneumáticos de entre 18 e 20 polgadas, os brazos do eixo son de aluminio, axudándose tamén do mecanismo de condución dinámica Audi Drive Select e engadindo un plus á suspensión pneumática co *Adaptative Air Suspension* con amortiguación regulada.

n de cupé

Poderiamos comezar falando das medidas do protagonista desta nova, o A7 mide: 4,97 metros de longo, 1,91 metros de ancho, 1,42 metros de alto e conta cun maleteiro de 535 litros (aumentando até 1.390 litros co respaldo dos asentos encartado). Hai que salientar a parte frontal do vehículo grazas aos faros LED (opcionais) que se serven de díodos luminosos para cumprir todas as súas funcións, a parte traseira tamén conta coa tecnoloxía LED, mais de serie.

Xa no interior do modelo, conquista a atención o novidoso *wrap-around*, isto é, unha liña horizontal e arqueada que envolve a condutor e acompañante. Asemade, son de subliñar: os materiais de primeira calidade (como é o caso dos paneis de madeira en técnica multicapa), a iluminación ambiental, as funcións de ventilación e masaxe dos asentos dianteiros.

Captiva, todoterreo Chevrolet

Chevrolet anuncia que levará ao Salón do Automóbil de París (do 2 ao 17 de outubro) ao Captiva. Estamos a falar do novo SUV (Sport Utility Vehicle) da casa americana, o todoterreo deportivo que pode acoller até sete pasaxeiros.

O Chevrolet Captiva inclúe catro posibilidades en canto a motor (transmisións manual ou automática de seis velocidades); na opción gasolina: un propulsor de 2,4 litros con sincronización variable de válvulas e 171 cv, un propulsor V6 de 3 litros con 258 cv inxección directa e sincronización variable de válvulas. Na opción turbodiésel (de conduto común): unha motorización de 2,2 litros con 163 ou 184 cv. Informar que: ben no motor turbodiésel de 2,2 litros, ben no de gasolina de 2,4 litros ámbolos dous se poden configurar con tracción dianteira ou ás catro rodas (4x4).

Chevrolet non deixa de lado o tema da seguridade, para iso dota ao Captiva de: Control Electrónico de Estabilidade (ESC), Sistema de Control de Tracción (TCS), Sistema de Freada Asistida (BAS) e airbags (frontais, laterais e de cortina).

Asemade, cómpre mencionar que o Captiva contará no seu equipamento con: dispositivo de audio con entrada auxiliar, porto USB e Bluetooth, lamias de 17, 18 ou 19 polgadas. A xeito opcional teremos o mecanismo de navegación con pantalla táctil e cámara traseira para facer máis doadas as manobras de aparcamento.

O Captiva chegará ao mercado europeo na primavera de 2011.

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

Honda CR-Z

PROBA

■ LUIS PENIDO | TEXTO E FOTOS

O meu devezo por probar este coche viuse cumprido hai uns días, cando puiden comprobar en primeira persoa as sensacións que transmite o conducir (case que pilotar) este vehículo que, propulsado por un motor *convencional* de combustión interna de gasolina (e de xeito paralelo por outro eléctrico), desenvolve 124 cabalos que resultan moi efectivos e pouco ávidos de combustible. Subliñar algo moi de agradecer: a devandita economía de consumo, se atendemos aos tempos que nos toca vivir coa suba constante dos combustibles.

Describir as sensacións percibidas na condución deste modelo sería dicir que... máis ca conducir "case que pilotamos" xa que, se ben o nivel de potencia non é extraordinario, si que se nota o esforzo de Honda por acadar un produto encamiñado a gozar da condución. Dende a propia posición de condución (moi baixa) até o tento dos mandos, pasando pola precisión das traxectorias, ou o seu son embriagador... todo remite ao seu espírito deportivo. Emporiso, é unha sensación difícil de definir con palabras pero que resulta satisfactoria no seu conxunto. Digamos que achega ese "algo máis" que arestora moi poucos vehículos posúen.

Na actualidade, a maioría dos vehículos que se comercializan son: seguros, ben equipados, teñen boas prestacións, están ben insonorizados… pero informan pouco ao condutor (a través do volante, pedais...) do que acontece entre o coche e a estrada. E hai que dicir que, para os amantes da condución, isto que vimos de comentar resulta moito máis "insubstancial" que o *carácter* posuído polo Honda CR-Z, que tamén afonda na relación condutor-coche-estrada.

As prestacións reais -co cronómetro na man- non son as propias dun deportivo; con todo, permitirásenos ter "sensacións" sen exceder de maneira esaxerada os límites de velocidade legais.

Hai xa tempo que tiña gañas de conducir un Honda CR-Z, a aposta deportiva da marca xaponesa na gama dos vehículos híbridos. O que se di un automóbil moi persoal, e cunha tecnoloxía moi avanzada, de Honda.

Sensacións engaiolantes

> Nótase o esforzo de Honda por acadar un produto encamiñado a gozar da condución

Amplitude e prezo

A nivel de capacidade interior, o seu deseño exterior limita até o extremo as prazas traseiras. Aínda que está homologado para catro prazas (2 + 2), as traseiras son ben escasas e só útiles para nenos ou como complemento a un maleteiro con 225 litros de capacidade.

Poderemos gozar dun Honda CR-Z en acabado *Sport*, dende 20.900 euros e cun equipamento realmente completo. Por riba deste acabado aínda disporemos de dous máis denominados: GT e GT Plus, este último achegando mesmo tapizaría en coiro e teito panorámico, por poñer uns exemplos.

Grazas ás axudas de compra para vehículos ecolóxicos poderemos facernos cun "deportivo" híbrido realizando un menor desembolso económico inicial e isto tendo en conta que a súa condución será efectuada do mesmo xeito que nun vehículo de combustión convencional. Amais disto, o Honda CR-Z conquistaranos coas súas sensacións engaiolantes e coa calidade de realización que xa é norma habitual en tódolos vehículos do fabricante nipón.

Detalles e tecnoloxía

Dispón dunha dirección asistida moi directa -só dúas voltas e media en total- e unha caixa de cambios manual de seis relacións que, xunto cun peso abondo contido para tratarse dun híbrido (1.150 quilos) e un chasis moi equilibrado, permite pasar polas curvas a alta velocidade e cun comportamento lixeiramente *subvirador*.

Un deseño futurista invade -dende o exterior até o interior- ao Honda CR-Z, lembrándonos en todo intre que a marca xaponesa segue a resultar ben innovadora en canto a deseño e a tecnoloxías empregadas nos vehículos que fabrica.

De entre as moitas axudas electrónicas que achega o Honda CR-Z salienta: a selección do xeito de condución (a elixir entre: normal, *sport* e económico) que, xunto co sistema *Start/Stop* (que apaga o motor cando nos detemos por exemplo nun semáforo e pono en marcha de maneira automática cando queremos avanzar), axusta a resposta do vehículo segundo as nosas intencións de conducir dun xeito deportivo ou económico. Engadir que este sistema actúa sobre a xestión electrónica do motor, da dirección asistida e do mecanismo de climatización. En condución económica a marca asegura uns consumos de carburante de arredor duns cinco litros por cada cen quilómetros percorridos. Na nosa proba obtivemos uns consumos algo superiores, mais circulando case a totalidade do tempo en posición *Sport* e espremendo a mecánica do Honda CR-Z. Nesta posición a resposta ao pedal do acelerador é máis inmediata.

ficha técnica

Motor: Híbrido
Cilindrada: 1.497 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña, 16V
Potencia máx. motor de combustión cv / rpm: 114 / 6.100
Potencia máx. motor eléctrico kw / rpm: 10 / 1.500
Potencia máx. combinada cv / rpm: 124 / 6.100
Par máx. combinado Nm / rpm: 78,4 / 0-100
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual, 6 MT
Número de velocidades: 6
Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos
Lonxitude total: 4.080 mm
Número de portas: 3
Número de prazas: 4
Volume de carga mín. / máx. (litros): 225 / 401
Combustible: gasolina
Capacidade do depósito: 40 litros
Prezo: dende 23.000 euros

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

Rali Dakar 2011

Presentación do novo Race Touareg 3

A marca alemá Volkswagen presentou nun escenario único como o anfiteatro de Trier, que data do ano 100 despois de Cristo, o prototipo co que defenderá o título do Rali Dakar. Máis potente e cunha nova imaxe, o novo prototipo está preparado para lograr o seu terceiro triunfo consecutivo na proba, tras os títulos conseguidos en 2009 e 2010, onde Volkswagen acadou o triunfo final sendo o primeiro construtor en facelo utilizando a tecnoloxía diésel.

Hat-trick no Dakar

A presentación contou coas catro parellas que defenderán as cores da marca no vindeiro Dakar que cruzará América do Sur en xaneiro de 2011. Trátase dos vencedores do ano pasado Carlos Sainz/Lucas Cruz, que volverán a competir xunto a Nasser Al-Attiyah/Calote Gottschalk, Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz e Mark Miller/Ralph Pitchford.

"Co Race Touareg 3, completamos un paso máis na evolución dunha tecnoloxía que xa triunfou", explica o Director de Volkswagen Motorsport Kris Nissen. "Particularmente, en canto á aerodinámica acadamos un nivel superior, mellorando as calidades de seu predecesor. O traballo tivo como resultado un aspecto espectacular e a correspondente actualización da base técnica. Co Race Touareg 3 afrontaremos o noso gran obxectivo coas máximas garantías: lograr tres vitorias consecutivas no Rali Dakar. Ou sexa, buscamos un auténtico hat-trick".

BREACAR Cruceira da Coruña, 99 - Tel. 981 55 26 00 - Santiago de Compostela.

Rali Príncipe de Asturias

Alberto Hevia encarrila o campionato de España

Alberto Hevia venceu no rally da casa, o Principe de Asturias. Nin Victor Senra, que corria no Fiesta S2000 de Nupel, nin Fuster, con problemas de dirección na xornada do venres, foron quen de superalo.

Alberto Hevia reinou en asturias de principio a fin.

■ IVÁN MARANTE | TEXTO E FOTOS

Os días 9, 10 e 11 de setembro celebrouse a 47º edición do Rally Principe de Asturias, puntuable para o ERC, o campionato de España de asfalto e o rexional asturiano. O rally constaba de trece tramos, dos cales sete celebraronse o venres e os seis restantes o sabado.

O primeiro escollo para os máis de 70 participantes na proba asturiana era o treito de Gijon, con 14,62 kms. Corrado Fontana empezaba moi forte e marcaba o primero scracht, Alberto Hevia quedaba a un segundo e Victor Senra a algo máis de tres. Fuster remataba bastante alonxado a mais de dez segundos.

O treito de Villaviciosa – Colunga, con 29,40 km empezaría a fraguar diferencias entre os pilotos que loitaban pola victoria. Alberto Hevia facia o primeiro scratch dos doce que marcou no rally e ao mesmo tempo encaramabase na primera posición da xeral. Victor Senra trataba de manter o tipo como podia e remataba o treito a 27,3 segundos. Vinyes paraba o crono con mais de un minuto de diferencia sobre o piloto asturiano. Corrado Fontana tivo que abandonar ao sairse da estrada e Fuster remataba o tramo moi retrasado por mor dos problemas na dirección asistida do seu Skoda.

Alberto Hevia volvia vencer no tramo de Nava, seguido de Victor Senra e Vinyes a 21 e 27 segundos respectivamente. Miguel Arias facia o cuarto millor tempo e Gorka Antxustegui o quinto.

Na segunda pasada polo tramo de Gijón Alberto Hevia volvía vencer e acumulaba o terceiro scracht, Victor Senra remataba a un segundo e Miguel Fuster, unha vez solucionados os problemas coa dirección a seis. Vinyes pasaba a dezaseis segundos e Antonini Tlustak a vinte e dous.

A continuación disputariase por segunda vez o treito de Villaviciosa no que Alberto Hevia

Ferran Pujol esta vez non perdonou e fixose coa victoria

Bo estreno co Fiesta S2000 para Victor Senra

Gorka Antxustegui rematou nunha merecida cuarta praza

Os problemas na dirección asistida impediron a Miguel Fuster loitar pola victoria

Fran Cima non deu opción na Evo Cup a pesar de rodar con problemas

O Italiano Luigi Fontana foi de menos a mais

seguia coleccionado scracht. Miguel Fuster era segundo e Victor Senra terceiro. Joan Vinyes volvía facer o cuarto millor tempo e Miguel Arias o quinto. Na terceira e última pasada por este tramo Hevía seguia sendo oa mais rápido, seguido de Miguel Fuster e Victor Senra.

O último treito do día correspondía a segunda pasada por Nava. Alberto Hevia seguia reinando e volvía parar o crono con vantaxe sobre Victor Senra e Miguel Fuster. Joan Vinyes e Miguel Arias fixeron o cuarto e quinto millor tempo respectivamente.

O segundo día do rally iniciabase co treito de Noreña e Alberto Hevia empezaba o sabado igual que rematara o venres, vencendo. Miguel Fuster e Victor Senra seguian acumulando tempo perdido e xa pouco podían facer para loitar pola victoria.

O treito estrela do sabado era Morcin, con 24,94 km. Alberto Hevía marcaba o seu octabo scrach, seguido de Victor Senra a doce segundos, de Joan Vinyes a dezaoito segundos e de Miguel Fuster a vinte e un.

Corvera era o décimo tramo do Rally, que para non variar iria parar as mans de Alberto Hevia que avantaxaba en dezasete segundos a Victor Senra e en dezaoito a Miguel Fuster.

A segunda pasada de Noreña también seria para Alberto Hevia, Miguel Fuster sería segundo e Tlustak terceiro. Victor Senra remataba cuarto e Gorka Antxustegui quinto a vinte segundos do millor tempo. Na segunda pasada por Morcín non cambiaba nada e repetiase a misma clasificación que en Noreña.

O derradeiro tramo da proba correspondía ao TC13 Corvera, nel tamén se levaria a victoria do tramo Alberto Hevia. Tlustak acabaría segundo e Miguel Fuster terceiro. Gorka Antxustegui sería cuarto e Victor Senra quinto.

Como non podía ser de outra maneira Alberto Hevía anotouse a victoria no 47 Rallly Principe de Asturias cunha diferencia de máis de tres minutos sobre Victor Senra que ocupou a segunda praza. Miguel Fuster finalmente foi terceiro.

Fran Cima vencía na Evo cup, seguido de Rubén Gracia e de Xabier Lujua. Ferrán Pujol foi o máis rapido entre os Suzuki Swift. Jonathan Rodríguez e Diego Pinilla finalizaron segundo e terceiro respectivamente.

Clasificación campionato de españa de ralis de asfalto

Posto	Piloto/Vehículo	Tempo
1º	Alberto Hevia (Skoda Fabia S2000)	2:45:08,5
2º	Víctor Senra (Ford Fiesta S2000)	+ 3:17,8
3º	Miguel Fuster (Skoda Fabia S2000)	+ 7:37,4
4º	Gorka Antxustegui (Suzuki Swift S1600)	+ 8:50,9
5º	Fran Cima (Mitsubishi Evo X)	+ 10:58,1

Clasificación european rally championship

Posto	Piloto/Vehículo	Tempo
1º	Alberto Hevia (Skoda Fabia S2000)	2:45:08,5
2º	Víctor Senra (Ford Fiesta S2000)	+ 3:17,8
3º	Miguel Fuster (Skoda Fabia S2000)	+ 7:37,4
4º	Gorka Antxustegui (Suzuki Swift S1600)	+ 8:50,9
5º	Luigi Fontana (Peugeot 207 S2000)	+ 12:49,9

Mitsubishi evo cup

Posto	Piloto/Vehículo	Tempo
1º	Fran Cima (Mitsubishi Evo X)	2:56:06,6
2º	Rubén Gracia (Mitsubishi Evo X)	+ 7:11,5
3º	Xabier Lujúa (Mitsubishi Evo X)	+ 7:12,4
4º	Ángel Paniceres (Mitsubishi Evo IX)	+ 12:37,6

Copa suzuki swift

Posto	Piloto/Vehículo	Tempo
1º	Ferrán Pujol (Suzuki Swift Sport)	3:10:02,1
2º	Jonathan Rodríguez (Suzuki Swift Sport)	+ 1:47,8
3º	Diego Pinilla (Suzuki Swift Sport)	+ 2:31,3
4º	Aitor Fernández (Suzuki Swift Sport)	+ 4:11,4
5º	Miguel García (Suzuki Swift Sport)	+ 6:39,6

XXXII Rali San Froilán

Primeira vitoria para Sergio Vallejo no San Froilán

A recompensa

Bamarti pelexou as súas opcións no galego, ficando terceiro

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO E FOTOS

Logo de moitos anos tentándoo -e con oito podios no seu haber- Sergio Vallejo venceu na proba que o vira debutar. Fíxoo dende o treito inicial, beneficiado polo rápido abandono de Burgo, traizoado por un *semipalier*. Acompañado por Moncho López como navegante, o de Meira levou o chanzo máis alto do podio o Octavia WRC que lle cedera o seu amigo Roberto Blach, engadíndose deste xeito ó palmarés da carreira lucense.

Segunda praza -traballada e brillante- de Iván Ares, que

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

superou unha pelexa con Bamarti. O do 306 buscando aínda o título, que pode ser xa de maneira definitiva para Meira (cuarto en Lugo con problemas mecánicos), se vence un dos tres ralis que quedan. Boa carreira a dos irmáns Pais, quinto no seu estreo do EVO X, por diante de Fernando Rico (retardado por unha picada), e do local Justo Goñi.

Intensa foi a loita polo Volante RACC, onde volveu a vencer Martín Bello, tralo forte enfrontamento con Francisco Lago. Por outra banda, Tenreiro levouse a primeira praza na opción Kumho, como Veiga fixo no Trofeo Curuxa, nun rali que remataron 67 coches dos 121 que iniciaban a proba. A escudaría Miño expuxo un formato inusitado no galego, co rali dividido en xornada de sábado e domingo, percorrendo os pilotos "especiais" emprazadas nos concellos de Vilalba, Begonte, Outeiro de Rei e O Corgo, seguidas todas elas por numeroso público.

Brillante resultado de Iván Ares, segundo co seu Lancer

Clasificación Xeral

Orde	Piloto/Copiloto	Vehículo
1	Sergio Vallejo Ramón López	Skoda Octavia WRC
2	Iván Ares José Pintor	Mitsubishi Lancer Evo VIII
3	José Miguel Martínez Manuel Campos	Peugeot 306 Maxi
4	Alberto Meira Alvaro Bañobre	Mitsubishi Lancer Evo VIII
5	Alejandro Pais Santiago Pais	Mitsubishi Lancer Evo VIII
6	Fernando Rico Sergio Mertínez	Mitsubishi Lancer Evo VIII
7	Justo Goñi Emilio Pérez	Mitsubishi Lancer Evo VIII
8	Martín Bello Alberto Bello	Citroën C2 VTS
9	Francisco Lago Daniel Castro	Citroën C2 VTS
10	Adrian Díaz Cesar Díaz	Ford Fiesta R2

Ata 67 clasificados

O ferrolán Tenreiro liderou a opción Kumho

Bello volveu á senda de triunfos no Volante RACC

Aprovecha el Plan Removete y ahorra hasta 700 €**

La eufobia es el pánico a las buenas noticias.

Golf Advance TDI 105 CV BlueMotion Technology equipado con:

Faros antiniebla con luz de giro	Aire acondicionado Climatic
Conexión multimedia MDI (Cable USB)	ESP, ABS, EDS y ASR
Radio CD con función mp3 y 8 altavoces	5 Estrellas Euro NCAP
7 airbags (incluye airbag de rodilla para el conductor)	Llantas de aleación Wellington

Equipamiento BlueMotion Technology:
Función Start&Stop | Sistema de recuperación de la energía de frenado

1 árbol para neutralizar el CO_2 de tus primeros 2.346 km (entra en www.ThinkBlue.es y neutraliza más emisiones)

Golf

Gama Golf: consumo medio (l/100 km): de 3,8 a 8,5. Emisión de CO_2 (g/km): de 99 a 199.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 18.700 € para un Golf Advance 1.6 TDI 105 CV BlueMotion Technology 3 puertas (IVA del 18%, transporte, impuesto de matriculación y descuento de marca y concesionario incluidos). Oferta válida hasta 31/10 /2010. Modelo visualizado: Golf Sport 3 puertas con paquete deportivo R-Line. ** Consulta las condiciones en tu concesionario.

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

HYUNDAI
Compromiso Hyundai 2010
Si no te convencemos, nos lo devuelves. Con toda confianza.
www.hyundai.es
Gama i30 desde 11.555€ con Aire Acondicionado
Tu confianza, nuestro compromiso
5 AÑOS TRIPLE CONFIANZA
IFER Polígono Industrial Costa Vella – Santiago de Compostela – Tel. 981 897 546/7 – ventas.ier@redhyundai.com – www.autosfernandez.com

III Trial Teo

A festa do trial na comarca de Compostela

Un ano máis, os montes de Lampai (Teo) albergarán dúas probas puntuables para o Campionato Galego de Trial e para a Copa Galicia de Trial Infantil. Para iso o Club Motociclista Teo quere converter estas dúas xornadas na súa festa particular.

O Club Motociclista Teo é unha asociación deportiva nova onde todos e cada un dos seus socios son practicantes desta especialidade do motociclismo, o Trial.

Este club leva dous anos colaborando e traballando con distintos organismos, asociacións e empresas privadas polo coidado do medio natural, participando na limpeza e conservación do monte.

O Club conta coa colaboración da Asociación de veciños de Lampai, que xentilmente cede as instalacións do antigo campo de fútbol para favorecer as actividades e as xuntanzas do club.

Sábado 16 de outubro

Copa Galicia de Trial Infanti. Nesta proba participarán os rapaces de entre 5 e 13 anos, que por primeira vez tomarán contacto coas pedras de Lampai. Para iso o Club Motociclista Teo terá preparadas 5 zonas, nas que os participantes terán que disputar a tres voltas a previsible e rifada vitoria.

Domingo 17 de outubro

Campionato Galego de Trial, en todas as súas categorías. Dende os Senior A, B, Junior, Veteranos, Cadetes e Promoción, 50 participantes, que chegarán a Teo cunha dura loita en todas as categorías.

O Club Motociclista Teo para esta ocasión ten preparada unha sorpresa para todos os participantes. Despois das moitas peticións para que suavizasen a famosa interzona de 2009, este ano non van ser duros e esperan aos participantes cun trial para todos os gustos. Contan con zonas de auga, lama, terra, rochas grandes, cortados, dobres, pedras soltas e para rematar unha zona prefabricada no mesmo campo de fútbol.

O Moto Club Teo espera contar con algunha visita chegada doutras comunidades para poñer a proba os nosos mozos pilotos. Haberá máis sorpresas, para celebrar o aniversario deste dinámico club, algo que queren compartir con todos os amigos e afeccionados ao trial e amantes da natureza.

Lampai, a ventá de Teo

Dende o seu miradoiro contemplamos unha magnífica vista e podemos observar, entre outros, o val da Maía co curso do río Sar ata chegar a Padrón, onde o río Ulla nos conduce á súa desembocadura na ría de Arousa, e ao lado oposto o Pedroso, miradoiro de Compostela e o Pico Sacro.

LA BELLEZA ENTRA EN TUS PLANES
Ahora, sumamos al plan Lancia-E el PLAN RE-MÓVETE*:
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