Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Bo nadal

Citroën sae do asfalto co C-Crosser

• presentación

>> Páxs. 12 e 13

Víctor Senra triunfou na Capital

• botafumeiro

>> Páxs. 20 e 21

Índice

Editorial	3	Trial	15
Seguridade	4	Motos	16
Novas	5 e 7	Música V8	19
Un conto chinés	10 e 11	Competición	17, 20 e 21
Ecoloxía	14	José López Rivas	22 e 23

6ª Edición Premios Sprint Motor

>> Páx. 2

TALLERES J. Y M. FERNÁNDEZ, S.L. Ctra. de Santiago-Vigo, Km. 4. Milladoiro - Tel. 981 531 156 - SANTIAGO DE COMPOSTELA

6ª Edición Premios Sprint Motor

Para participar na ***VI Edición dos Premios Sprint Motor*** hai que cubri-lo boletín e envialo á redacción do xornal. Este boletín saíra neste número e no de xaneiro. Os nomes dos gañadores do concurso, ó igual co resultado dos premios, publicaranse no número de febreiro (132).

Con esta edición queremos unha vez máis premia-lo esforzo das persoas que contribúen día a día a facer máis grande e mellor o mundo e o sector do motor. Con esta filosofía naceron xa hai 5 anos os trofeos Sprint Motor, para premiar sobre todo, a través dos nosos lectores, a todos eses homes e mulleres que traballan por mellorar o noso deporte e a nosa industria. Esta edición os premios que se outorgaran son os seguintes:

- **Coche *Sprint Motor* 2008**
- **Monovolume *Sprint Motor* 2008**
- **Todoterreo *Sprint Motor* 2008**
- **Piloto *Sprint Motor* 2008**
- **Patrocinador *Sprint Motor* 2008**
- **Galardón *Sprint Motor* 2008**

Tódolos trofeos serán elixidos polos lectores, agás o "Galardón Sprint Motor 2008" que será concedido pola redacción do xornal á persoa ou entidade que co seu labor contribuíse a mellorar o mundo do motor nalgún dos seus variados aspectos.

A participación dos nosos lectores nas votacións ten unha compensación en forma de premios, exactamente temos 6 sudadeiras de Alfa Romeo, xentileza de APV Motor (Concesionario Oficial Alfa Romeo en Santiago) que sortearemos entre tódolos participantes. Concursar é moi sinxelo só hai que cubri-lo boletín e envialo á redacción de Sprint Motor. Este cupón sairá nos números 130 e 131. Tamén poderá facerse a través da páxina web do xornal:

www.sprintmotor.com

O resultado das votacións publicaranse no número 132 correspondente ó mes de febreiro.

VI Edición Premios Sprint Motor

Coche Sprint MOTOR 2008 .....

Monovolume Sprint MOTOR 2008 .....

Todoterreo Sprint MOTOR 2008 .....

Piloto Sprint MOTOR 2008 .....

Patrocinador Sprint MOTOR 2008 .....

Nome: .....

Teléfono: .....

Enderezo: .....

Para participar no sorteo de seis sudadeiras de *Alfa Romeo* de **APV Motor**, enviar o cupón a:

Sprint MOTOR

Urbanización San Sadurniño, rúa B nº 21 • C.P. 15880 TEO (A Coruña)

Máis información en **www.sprintmotor.com**

HIJOS DE C.V. OTERO, S.A.

Tel: 981 56 17 40 - 981 56 20 01
Fax: 981 58 80 70
Gómez Ulla, 16
SANTIAGO

Nuevo modelo Piaggio M500, sin carnet.

DISTRIBUIDOR OFICIAL PIAGGIO

Talleres BASTON

MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvador, nº 23 -
Tfnos: 981 570 182 / 981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498

Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing

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

O ano que vén será decisivo para o automóbil "verde"

Todos os movementos da industria automobilística ao longo do 2007 indícanos que estamos ás portas dun ano decisivo. Os contaminadores empezarán a "pagar" por botar máis CO2 á atmosfera, algo que ata o momento non facían. Por outra banda os fabricantes traballan a marchas forzadas para atopar motores de combustión máis eficientes e menos contaminantes. Tamén aceleran as investigacións sobre novas alternativas enerxéticas máis baratas e "verdes". A isto súmase a cada vez maior sensibilización dos cidadáns sobre o coidado do medio natural. Todos estes "pratos" márcannos cal será o "menú" do futuro.

Nestes momentos todos os grandes fabricantes de automóbiles están na tarefa "verde". Os máis reticentes tiveron que entrar obrigados, porque viron que o futuro pasa inexorablemente por novas fórmulas de propulsión e polos novos combustibles, doados de obter, baratos e pouco contaminantes.

Unha das marcas pioneiras neste tema foi Toyota. A súa tecnoloxía híbrida -que combina propulsores eléctricos e de combustión- goza de gran prestixio e move milleiros de coches por todo o mundo. Isto coloca a firma nipona nunha boa posición de imaxe en termos ecolóxicos e cunha experiencia nos automóbiles de serie con este tipo de propulsión que xa a quixeran outras marcas que pensaron que isto ía ir máis lento. Agora todos os colegas van a este envite. O seu compatriota Honda acaba de mostrar o FCX Clarity, un vehículo de pila de combustible que a marca quere empezar a vender, de forma limitada, no verán do vindeiro ano. Ford, un dos grandes fabricantes mundiais do motor, anunciou hai uns días que proporcionará dentro dun mes 20 híbridos, capaces de recargar as súas baterías mediante enchufes, a Southern California Edison, unha das principais empresas de electricidade do estado. Hai que subliñar o remisos que eran, ata hai pouco, os fabricantes estadounidenses a avanzar en proxectos "verdes". Uns fabricantes acostumados a fabricar motores mastodónticos devoradores de gasolina e máis contaminadores que a media europea. E falando de europeos, as nosas firmas están tamén traballando en distintos tipos de motores: híbridos, eléctricos e alimentados polos novos combustibles vexetais.

No 2008 os fabricantes empezarán claramente a adaptarse aos cambios dos gustos dos consumidores. A suba rotunda do prezo do petróleo, que xa estamos a padecer, tamén colaborará con este xiro cara ao "verde" e aos motores pouco bebedores. As administracións aproveitarán para sacar unha vez máis a súa "tallada", xa a están a obtela co altísimo prezo do petróleo, pero achegarán pouco para que o automobilismo ecolóxico prospere máis rapidamente.

A loita empezou, será longa e moi tecnolóxica, pero agora xa ninguén quere quedar fóra. Non estar nesta guerra podería ser a crónica dunha morte anunciada. Por iso estamos convencidos que o vindeiro ano marcará unha nova etapa decisiva no futuro da motorización, desta volta, "limpa e verde".

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

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

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

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

D. Tráfico e D. Prudencio

D. Prudencio: En moitas reparacións empréganse pezas que non son as orixinais, que son algo máis baratas, ¿isto é recomendable?

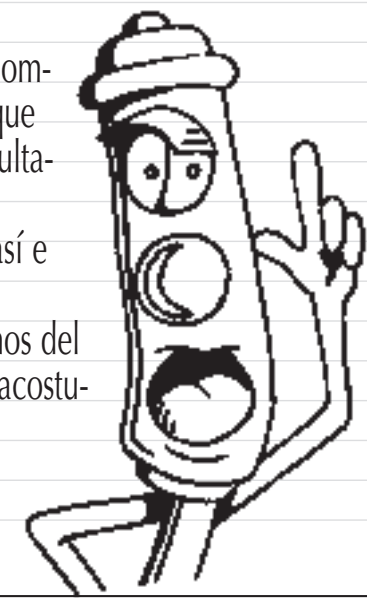
D. Tráfico: Nas reparacións do vehículo hai que fuxir das pezas-pirata, aínda que se ofrezan máis baratas. Tamén hai que evitar as pezas de segunda man, sobre todo se afectan a partes vitais do coche, a non ser que teñan unha garantía de que o seu estado é óptimo.

D. Prudencio: Sobre as rodas xa temos falado neste espazo. Así e todo, non está de máis, pola importancia que teñen os pneumáticos na seguridade viaria, que fagamos unha parada unha vez máis neste tema.

D. Tráfico: Fundamentalmente antes de emprender unha viaxe hai que comprobar a presión dos pneumáticos. E xa que falamos de rodas, lembremos que deben substituírse o antes posible aqueles pneumáticos que presenten corte, avultamentos ou desgaste excesivo.

D. Prudencio: Os espellos son unha axuda moi interesante para o condutor; así e todo, hai algúns que non aproveitan todas as posibilidades destes.

D. Tráfico: O retrovisor é un importante accesorio para a nosa seguridade. Pero normalmente desentendémonos del e raras veces se consulta coa frecuencia que o tráfico require, sobre todo o exterior dereito. Boa norma sería acostumarnos a ver habitualmente canto sucede detrás e ao noso carón, e non só nas manobras e urxencias.



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

Brea
CIUDAD DEL TRANSPORTE -B2
POLÍGONO INDUSTRIAL DEL TAMBRE, 15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
TEL. 981 55 77 00 / FAX. 981 55 77 03
www.grupobrea.com

AUTOCASIÓN
Vehículos de Ocasión garantizados

MÁS DE 150 VEHÍCULOS EN STOCK DE TODAS LAS MARCAS - 2.000 m DE EXPOSICIÓN
PRUEBA SIN COMPROMISO - 110 PUNTOS CHEQUEO - GARANTÍA HASTA 36 MESES
COBERTURA EUROPEA - VEHÍCULO SUSTITUTIVO - FINANCIACIÓN 100% SIN ENTRADA
CAMBIO O DEVOLUCIÓN 15 DÍAS O 1000KM - CERTIFICADO DE KILOMETRAJE

AUDI TT COUPE 2.0 T FSI
AGOSTO-06
CUERO ALCÁNTARA
XENÓN
CONTROL DE VELOCIDAD
LLANTAS
CLIMA
P.V.P. 32.900€

SKODA OCTAVIA
1,9 105 CV TREND
ABRIL-06
CLIMA
LLANTAS
ABS
P.V.P. 16.800€

AUDI A8 3.0 TDI Q TIPTRONIC
JULIO-06
NAVEGADOR-LLANTAS
ASIENTOS PIEL
PARK TRONIC-XENÓN
VOLANTE MULTIFUNCIÓN
SENSOR DE LLUVIA
P.V.P. 55.400€

VOLKSWAGEN TOUAREG R5 2.5 TDI
SEPTIEMBRE-03
6/VELOCIDADES
ESP
APOYABRAZOS
CLIMA
ALARMA
ORDENADOR
P.V.P. 28.500€

VOLKSWAGEN POLO
GP 1,4 MATCH 80 CV
ABRIL-07
5/PUERTAS
A/ACONDICIONADO
P.V.P. 10.000€

VOLKSWAGEN SHARAN
1.9 TDI 115CV
MAYO-06
7/ PLAZAS
PINTURA
METALIZADO
CLIMA-ABS
P.VP 22.500€

Programa Autonomy

No 32 Motor Show de Boloña, Fiat dedicou un stand ao Programa Autonomy, a iniciativa coa cal a empresa opera desde 1995 para realizar servizos e medios de transporte individuais e colectivos destinados a quen teñen reducida a capacidade motora, sempre en liña coas continuas novidades de produto, e para favorecer o achegamento aos automóbiles.

Fiat cree que garantir a mobilidade a todos non só é un gran obxectivo moral e civil, senón tamén unha meta á cal a comunidade enteira debe apuntar, pero tamén é fundamental a transformación económica e cultural da sociedade moderna. Por esta razón, dende hai tempo dedícase con empeño e enerxía a cumprir aquelo que, neste campo, é o deber específico dun construtor de automóbiles. En definitiva proxectar e realizar solucións técnicas capaces de ofrecer a todos a posibilidade de usar sen limitacións de ningún tipo un medio de transporte, xa sexa individual ou colectivo.

Sandero, un vehículo mundial

O Sandero marca unha nova etapa de internacionalización do Grupo Renault. En primeiro lugar será producido e comercializado no Mercosul, pero seguirá un desenvolvemento mundial. Dende 2008, unha versión Dacia será fabricada na planta de Pitesti (Romanía), para os mercados europeos e do norte de África. No 2009, Sandero será industrializado e comercializado en Sudáfrica. Mentres que outros mercados potenciais están en fase de estudo.

Este modelo posicionarase en termos de prezos no segmento dos pequenos vehículos, aínda que as súas dimesións interiores e exteriores son dignas da categoría superior dos compactos.

Concept-RA

Mitsubishi presentará o Mitsubishi Concept-RA, novidade mundial, con ocasión do Salón de Detroit de 2008 que terá lugar do 13 ao 27 de xaneiro no Cobo Center en Detroit.

Este cupé conceptual dispón do sistema de control dinámico S-AWC e a caixa de transmisión automática manual deportiva de dobre embrague Twin Cluth SST que equipa o Lancer Evolution, e o seu corazón é unha nova planta motriz clean diésel de alta potencia e alta eficacia en materia de emisións.

O Mitsubishi Concept-RA vai impulsado por un propulsor de alta eficacia e baixas emisións 2.2 l., de 4 cilindros, con dobre árbore de levas, turbodiésel con tecnoloxía MIVEC de control electrónico de alzado variable de válvulas. Dispón de inxectores piezoeléctricos, common-rail, difusor variable VD con xeometría variable VG, co que esta unidade eroga 204 CV e un par motor máximo de 420 Nm (42,8 kgm). Para cumprir coas normativas anticontaminantes en EEUU (Tier 2 Bin 5), esta planta motriz conta cun convertidor catalítico diésel por oxidación (DOC), catalizador de NOx (NTC) e un filtro de partículas (DPF). Esta nova mecánica proporcionará unhas prestacións do máximo nivel cun elevado grao de eficacia en consumo de combustible.

O mundo de Nemo

Tras haber presentado o Citroën Nemo no "Road Transport Show" de Ámsterdam, en outubro de 2007, a marca expuxo no Salón de Bolonia 2007 o NEMO CONCETTO, a súa visión dun "concept-car" realizado a partir do Nemo: un vehículo compacto, práctico e áxil que se presta de forma notable a este tipo de exercicio.

O Nemo Concetto é branco e laranxa, como o pequeno peixe de Disney. Reflicte perfectamente o universo e os valores de Nemo á igual que as súas múltiples posibilidades de personalización.

Este vehículo é un anticipo do Nemo Combi, que será presentado en primicia no Salón de Bruxelas. Realizado sobre a mesma base que o Nemo Furgón, esta versión comercializarase en varios países europeos.

O Nemo Combi ofrece aos seus pasaxeiros prestacións dignas dun turismo: deseño exterior e interior modernos, mandos ergonómicos e equipamentos de confort e seguridade, entre outras cousas.

No referente a motores, o Nemo poderá equipar dúas opcións moi económicas: o 1.4 gasolina de 75 CV e o 1.4 diésel HDi de 70 CV, con emisións de CO2 reducidas. Esta última motorización poderá estar asociada, segundo países, a unha caixa de cambios manual pilotada de 5 velocidades.

Novo Fiat Fiorino

Nado no ámbito da cooperación industrial entre Fiat e PSA, o orixinal vehículo comercial é producido no establecemento de Tofas, en Bursa (Turquía) e será comercializado a partir do final deste ano, en aproximadamente 80 Países de todo o mundo. Este mes presentouse na configuración para o transporte de mercancías, mentres que o ano próximo se presentarán tamén as versións destinadas ao transporte de persoas.

O novo Fiorino tamén é sinónimo de "eficiencia e produtividade", segundo a marca, que se traducen para o cliente na redución dos custos de xestión (consumo de combustible, intervalos de mantemento, custos de reparación) e en óptimas dotes de aceleración e de elasticidade a réximes baixos aínda co vehículo cargado. Mérito dos dous propulsores Euro 4 dispoñibles: a versión de gasolina 1.4 de 73 CV e a versión turbodiésel 1.3 Multijet de 75 CV. En especial, combinado cun cambio manual de 5 marchas ou cun cambio robotizado de 6 marchas, o 1.3 Multijet representa un verdadeiro salto tecnolóxico, que en termos prácticos significa a redución dos consumos (4,5 l/100 km no ciclo combinado, que se traduce en miles de quilómetros de autonomía co depósito de combustible cheo), das emisións (o valor de CO_2 é só de 119 g/km e nos primeiros meses do 2008 estará a disposición o filtro antipartículas), melloramento do nivel de ruído (en virtude das "inxeccións múltiples"), menor vibración e prestación excelente (a velocidade máxima é de 157 km/h).

Novo Opel Agila

Con cinco portas e cinco prazas, o novo Opel Agila non é só tan práctico como o seu antecesor senón que tamén ten un deseño moito máis dinámico. Este Opel foi presentado por primeira vez ao público no Salón de Frankfurt e chegará ao mercado na primavera de 2008. Ofrece unhas proporcións moi equilibradas, curvas suaves e elementos gráficos laterais distintivos. A liña do teito rebaixouse de forma dinámica e agora forma unha suave curvatura para a parte traseira. Este coche urbano é agora 20 cm máis longo e 6 cm máis largo, pero tamén é 7 cm máis baixo que o seu antecesor.

Dous motores de gasolina fan a súa presentación mundial no novo Agila. Subministrados por Suzuki, o socio de GM, ambos comparten o mesmo deseño - bloque e culata de aluminio- así como a dobre árbore de levas en cabeza.

O motor de acceso é o gasolina de tres cilindros e case un litro. Este propulsor ofrece unha potencia de 65 CV e acada unha velocidade de 160 km/h. O 1.2 de gasolina catro cilindros ofrece 86 CV, acelera de 0 a 100 km/h en menos de 12 segundos e acada unha velocidade máxima de 174 km/h. Está dispoñible de forma opcional cunha caixa de cambios automática de catro velocidades. O turbodiésel 1.3 litros common-rail ofrece 75 CV, acada unha velocidade máxima de 162 km/h e acelera de 0 a 100 km/h en 13,5 segundos. Bos consumos para os pequenos motores, 5 litros cada 100 km para o Agila 1.0 e só 4,5 litros cada 100 km para o Agila 1.3 CDTI.

Auto Retro Barcelona

A 24ª edición de Auto Retro Barcelona, o certame número 1 en España en vehículos de colección e todo o seu entorno, finalizou tras cinco días de exposición nos que logrou convocar a 63.120 visitantes, o que confirma á mostra barcelonesa como unha das máis importantes de cantas se celebran en Europa. As cifras así o demostran: 300 expositores de 16 países diferentes, distribuídos nos 31.000 m2 do Palacio número 2 e a Praza Universo do recinto feiral de Montjuïc de Fira de Barcelona, foron os auténticos protagonistas de un certame especializado que tivo un grande eco nacional e internacional.

Esta foi a primeira edición que conxugou tres formas de locomoción e transporte, terra, mar e aire, novidade, esta última, que atraíu a unha gran cantidade de público.

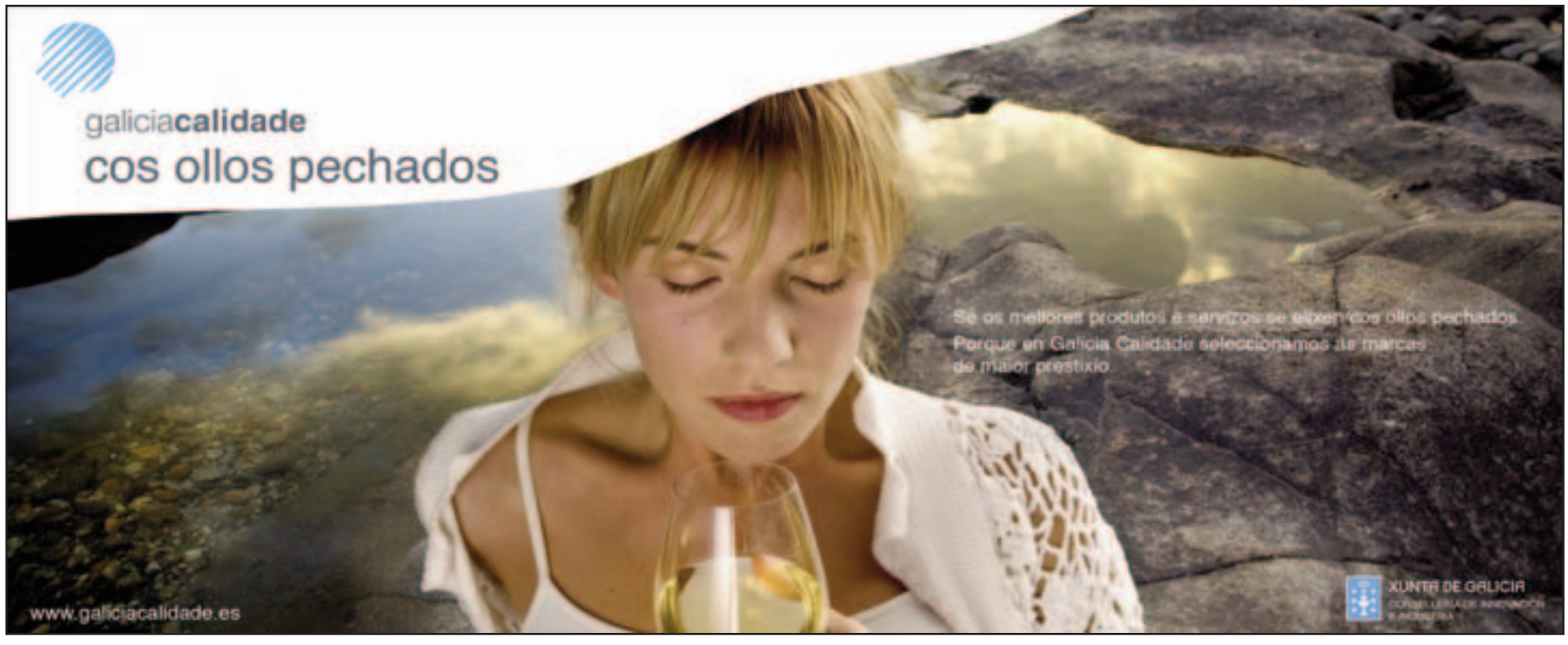
Novo Laguna Grand Tour

Articulado en torno a unha ampla gamma de 19 versións (cruzando 7 niveis de motorización con 5 chanzos de equipamento) o Novo Laguna Grand Tour chega ao mercado nacional cunha garantía de 3 anos ou 150.000 kms.

O Novo Renault Laguna Grand Tour dispón de propulsores de gasolina e ciclo Diésel con caixas de velocidades de 6 marchas manuais ou automáticas. Ofrece un nivel de confort envexable, cun maleteiro de 508 litros que, mediante un simple xesto, abate os asentos da segunda fila, ofrecendo unha planta totalmente plana.

Este modelo ofrece, como o seu irmán de gamma, un alto confort a bordo. Salientan os faros Bi-xenon direccionais, sensor de iluminación e limpaparabrisas, climatización automática, tarxeta Renault mans libres, freo de párking asistido, radar de proximidade dianteiro e traseiro e un sistema de navegación e comunicación con telefonía mans libres Bluetooth.

Nas motorizacións de ciclo diésel do Novo Renault Laguna, os períodos de mantemento establecéronse nos 30.000 quilómetros e o troco de correa de accesorios, cada 160.000. Os motores 2.0 dci desenvolvidos conxuntamente na Alianza Renault-Nissan, dispoñen de cadea de distribución en lugar de correa, polo que non precisan mantemento.



Fernando volve a casa

ING Renault F1 Team está moi feliz de poder presentar para a tempada de Fórmula 1 2008 un tándem de pilotos ambicioso. O ano próximo, Fernando Alonso, dobre campión do mundo e Nelson Piquet Jr levarán as cores da escudería do rombo. O mozo francés Romain Grosjean, nado do programa Renault Driver Development e Campión de Fórmula 3 Euroseries 2007, estará á súa beira como piloto probador.

"Fernando e Nelsinho formarán un dos tándem máis prometedores para a tempada 2008", comentaba Flavio Briatore, Director Xeral de Renault F1 Team. "Estamos encantados de acoller a Fernando, de volta no equipo co que tivo tantos éxitos. As súas cualidades como piloto e como líder son ben coñecidas e estamos desexando poñer en marcha esta colaboración que esperamos sexa exitosa. Ademais, el coñece o noso modo de traballar e a todos os membros do equipo polo que se sentirá cómodo a partir do principio".

Un Fiat 500 para Rossi

Valentino Rossi xa conta co seu propio 500, personalizado "ad hoc" segundo a estética dos anos 50 coa que "vestiu" a súa moto no Gran Premio de Assen para conmemorar o lanzamento do Novo Fiat 500.

Equipado cun motor 1.4 de 100 CV, este orixinal 500 foi deseñado polo Centro Stile Fiat segundo os bocetos de Drudi para o Equipo Fiat Yamaha. A estética lembra na súa totalidade as orixes do 500 e a discografía do ano en que se presentou o seu antecesor (1957). Así, esta peculiar adaptación transpórtanos a aqueles anos do "bóom" económico, do twist, da primeira guitarra eléctrica e do rock & roll. E, evidentemente, neste modelo ten un papel protagonista o número 46 que identifica ao campión italiano.

InfoMore 900 00
Información Gratuita/Prueba
www.alfaromeo.es
*PVP recomendado con descuento promocional incluido para Alfa 147 1.6 TS 105 CV Distinctive, en Península y Baleares. (Promoción, IVA, Transporte e Impuesto de matriculación incluidos). Consumo mixto (l/100 km) entre 5.9 y 8.9. Emisiones CO2 (g/km) E4:153 hasta 211. La versión visionada se corresponde con la versión anunciada. La Operación Acción incluye la aportación de la Red de Concesionarios Alfa Romeo.

¡Operación Acción hasta fin de mes!

Alfa 147 1.6 TS 105 CV 3p Distinctive con:
- Climatizador
- Llantas 16"
- Tejido Alfatex®
- Volante en piel con mandos de Radio CD
- Cruise Control

por 14.200 €*

Y con la Operación Acción, te ahorras 2.500 € sobre toda la gama Alfa 147.

APV MOTOR Avda. Isaac Peral, nº 4. Polígono del Tambre. Telf.: 981 534 057. Santiago de Compostela

Educando en Galicia
as galegas e os galegos
do século XXI

galescola
rede galega de escolas infantís

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

XUNTA DE GALICIA
VICEPRESIDENCIA
DA IGUALDADE E DO BENESTAR

Novidades na gamma New Beetle

O New Beetle estrea un novo cambio automático de seis velocidades para os motores da gamma de gasolina, con 102, 115 e 150 CV, ofrecendo así máis dinamismo e mellores prestacións.

A mecánica inicial é un 1.6 de 102 CV, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 13,2 segundos, cun consumo medio de 7,9 litros e unhas emisións de CO2 de 189 g/km. Pola súa banda, o 2 litros de 115 CV, ten agora, en combinación con este novo cambio automático de seis velocidades, unha aceleración de 0 a 100 de 12,9 segundos, cunha velocidade máxima de 182 km/h e un consumo medio de 9,2 litros, que mellora en 0,2 litros a cifra do anterior automático de catro velocidades. O 1.8 de 150 CV de potencia, con esta caixa de cambios automática de seis velocidades, acelera ata os 100 km/h en 9,5 segundos, ofrecendo un consumo combinado de 8,9 litros, que tamén mellora a cifra de consumo do seu predecesor.

Á marxe dos cambios nos motores, cabe destacar a chegada do paquete "Touch Pack", unha opción que aúna a "simpatía" do modelo co confort e o estilo, a un prezo excepcional. Este paquete inclúe tapicería de coiro e o sistema de control de distancia de aparcamento. Doutra banda, o New Beetle Cabriolet incorpora agora, como equipo de serie, o paraventos, que reduce significativamente a rumorosidade e a corrente de aire, aumentando claramente o confort de marcha.

O prezo dos New Beetle cos novos cambios automáticos de seis velocidades son:

- New Beetle 1.6 102 CV automático 6 vel. 23.160 €
- New Beetle 2.0 115 CV automático 6 vel. 27.290 €
- New Beetle 1.8 T 150 CV automático 6 vel. 28.510 €

Clio Grand Tour

Clio Grand Tour é un dos breaks máis compactos do mercado (4.202 mm de longo). O portón inclinado orlado cun embellecedor de teito aerodinámico e as barras perfiladas do teito, se inscríbeno definitivamente no universo do vehículo de turismo.

Desenvolvido sobre a base da plataforma B da Alianza Renault-Nissan, Clio Gran Tour ofrece dúas motorizacións de gasolina (1.2 16v 75 CV e TCE 100 CV) e tres motores de ciclo Diésel (1.5 dci de 70, 85 e 105 CV). Clio berlina obtivo a nota máxima de 5 estrelas nos test realizados polo organismo independente EuroNCAP en xuño de 2005.

Este vehículo é o cuarto modelo fabricado actualmente na factoría de Bursa, en Turquía, xunto ao Mégane Sedán, Clio Symbol/Thalia (Clio de 3 corpos) e Clio Berlina. Clio Grand Tour será comercializado a partir do 21 de decembro en Italia e posteriormente, durante os meses de xaneiro e febreiro de 2008, no resto de países da Europa occidental.

Novos Audi A3 e A3 Sportback "S Line Edition"

A familia do Audi A3 e A3 Sportback medra coa chegada dunha nova versión. Trátase da denominada "S line edition", chamada a reafirmar o carácter deportivo do líder do segmento dos compactos Premium.

Baseado no acabado Ambition e asociado á versión de troco manual, o Audi A3 e A3 Sportback S line edition incorpora ao seu equipamento o paquete deportivo S line, que inclúe, entre outros elementos, o volante multifuncional de tres radios, a suspensión deportiva e as inserciòns de aluminio, o paquete exterior S line, pinas de aliaxe de 18" en deseño de 7 radios dobres e pintura metalizada. O conxunto de elementos incorporados ao equipamento de serie no caso do Audi A3 e A3 Sportback S line edition está valorado en aproximadamente 3.000 euros.

Prezos xaneiro 2008:

- Audi A3 1.9 TDI "S line edition" 26.000 euros
- Audi A3 Sportback 1.9 TDI "S line edition" 26.850 euros
- Audi A3 2.0 TDI "S line edition" 27.500 euros
- Audi A3 Sportback 2.0 TDI "S line edition" 28.350 euros

Se queres recibir Sprint Motor de balde* no teu domicilio, durante un ano, só tes que enviarnos o cupón cos teus datos por correo postal ao noso enderezo:

Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
15880 - Teo (A Coruña)

* Nota: Só para as primeiras 1.000 subscripcións recibidas na nosa redacción.

Nome:
Apelidos:
Enderezo Postal:
Teléfono: Data de nacemento:
Dende cando coñeces Sprint Motor:
Que é o que máis che gusta da publicación?:

ASEGAL ASESORES

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

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

ASEGAL ASESORES

Un conto chinés...

No ano 2005 algúns voceiros da industria automobilística e algúns medios de comunicación comezaron a anunciar o próximo desembarco de automóbiles chineses. A partir destes anuncios creouse unha grande expectación. Todos dicían que ían chegar vehículos co lema que máis lles gusta aos consumidores: "bos, bonitos e baratos", sobre todo moi baratos.

O modelo Splendor, da marca Brilliance, é unha das berlinas máis apreciadas en china

Bo, bonito e barato?

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTOS: Sprint Motor

Ás portas de 2008 esta revolución "barateira" non se viu por ningures. Mais temos unhas informacións das que hai tres anos atrás non dispoñiamos. Como, por exemplo, que son bonitos porque os chineses se cansaron de copiar descaradamente moitos modelos da industria occidental, incluso de gama alta, e son baratos porque a súa fiabilidade e seguridade é moi pero que "moi barata".

Hai un grande interese polo efecto que terá a entrada dos fabricantes de automóbiles chineses nos mercados occidentais, mais estamos seguros de que se tratará dunha aterraxe moderada. O día que fagan o seu desembarco os chineses será menos espectacular do que se leva anunciado.

De tódolos xeitos, temos que ser conscientes da realidade. Hai distintos grupos como Geely, Brilliance ou SAIC que teñen ambición por saír ao extranxeiro. Tamén está claro que China está destinada a ser o maior mercado mundial de automóbiles tanto por crecemento como por volume. Así e todo, facer automóbiles ben e vendelos é máis complicado. Os coches non son coma as camisetas. Ademais, como dicía un voceiro do grupo Volkswagen, hai que adaptarse ás estritas normativas de seguridade e medio natural que impón a Unión Europea.

No mundo occidental o nivel de competitividade é altísimo e complexo. Tamén temos casos claros de competencia e con distintos resultados, como o dos fabricantes automobilísticos Toyota e General Motors. Mentres ámbolos dous producen case o mesmo número de vehículos ao ano -son os dous primeiros fabricantes do mundo por volume-, o primeiro ten uns beneficios espectaculares e o segundo leva anos sen saír de perdas.

O problema de moitos fabricantes occidentais é a mala xestión. Se durante anos te dedicas a vender coches por debaixo do seu custo, acabas por perder cartos. Ás veces as marcas entraron en guerras comerciais disparatadas e con pésimos resultados. Mais moitos voceiros cualificados opinan que aquí hai empresas de

> "Hai un grande interese polo efecto que terá a entrada dos fabricantes de automóbiles chineses nos mercados occidentais"

> "Ás veces as marcas entraron en guerras comerciais disparatadas e con pésimos resultados"

O Brilliance BC3 Coupé, considerado o M3 chinés, podería chegar o ano que vén ao noso país

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

> “A factoría viguesa de Citroën está moi ben posicionada, cunhas contas saneadas e cun cadro de traballadores axustado á produción actual”

> “É distinto fabricar cunha boa planificación e xestión pensando no futuro que como están a facer os chineses, copiando e fabricando “ao por maior”

...ou un chinés con conto

automoción para bastante tempo.A industria en xeral atravesa tempos difíciles. Hai cantidade de despidos en Estados Unidos, Xapón ou Europa. Os mercados internacionais están moi mal e a actividade das fábricas baséase niso: o mercado e a produtividade. Hai que ser realista e axustarse aos novos tempos e situacións. Mais se temos en conta que o ano que vén a economía pode entrar nunha recesión, o que non teña ben feitas as cousas pode ter serios problemas.

Cando falamos destes temas en Galicia, sempre miramos cara á comarca de Vigo, máis concretamente a Citroën. A factoría viguesa está moi ben posicionada, cunhas contas saneadas e cun cadro de traballadores axustado á produción actual. En xeral, a industria nacional da automoción fixo nos últimos anos os seus deberes, mellorando os seus índices de produtividade e desenvolvendo unha maior flexibilidade laboral, o que hai que agradecer en boa medida aos sindicatos. Todo isto fai que sexa competitiva porque, aínda que haberá máis axustes, hai unha boa disposición para construír automóbiles.

É distinto fabricar cunha boa planificación e xestión pensando no futuro que como están a facer os chineses, copiando e fabricando “ao por maior”, sen unha base de deseño propio e cunha xestión que xa foi cuestionada en múltiples ocasións por prestixiosos economistas mundiais.

Debemos diferenciar entre os coches chineses e os denominados “Low Cost”. Estes últimos son o resultado dunha proposta de marcas serias que pretenden ofrecer un vehículo interesante a bo prezo, pero á vez fiable e seguro. Isto o conséguen utilizando moldes, pezas e motores que, aínda que xa están descatalogados, seguen sendo plenamente válidos. Envolven isto cunha carrozaría funcional e cun deseño que prima máis o abaratamento de custos que ir á moda. Ao final chegan a un produto de baixo custo e cunhas liñas discutibles, pero auténtico e xenuíno do fabricante e cuns “estándares” de calidade e fiabilidade moi interesantes para o prezo final ao consumidor.

Ao final o conto dos coches chineses pode resultar como o das motos do mesmo país: que os vendedores non as recomendan aos seus clientes pola baixa calidade e a pouca fiabilidade. Porque son peores os problemas que lles crean os usuarios coas súas futuras queixas que o beneficio obtido.

O tempo e os consumidores sempre se encargaron de colocar a cada marca no seu sitio.

Shuanghuan Sceo SUV, parece o resultado de combinar un Toyota Land Cruiser e un BMW X5

O Shuanghuan Noble é unha copia descaradísima do Smart For Two

> “Debemos diferenciar entre os coches chineses e os denominados “Low Cost”

> “O problema de moitos fabricantes occidentais é a mala xestión

Citroën

Equilib

Neste número de Nadal probamos o novo modelo que Citroën acaba de comercializar denominado C-Crosser. Se ben é un vehículo con tracción ás catro rodas, non se trata dun todoterreo puro senón dun todocamiño. Vai orientado a clientes que atraídos pola estética e aptitudes dun todoterreo non queiran perder o confort e a versatilidade dun turismo. Esta versatilidade é posible grazas o equilibrio conseguido entre as suspensións e o sistema de tracción desenvolvido en colaboración entre Mitsubishi e o grupo PSA. Habitualmente o C-Crosser actúa como un tracción dianteira, podendo conectarse a tracción traseira mediante un mando a disposición do condutor. Este sistema regúlase electronicamente e tres posicións posibles 2WD (tracción dianteira), 4WD (tracción total) e LOCK (tracción total con máis capacidade de tracción para pisos moi esvaradizos).

TEXTO: Luis Penido
FOTOS: L. Penido/Sprint Motor

Cunha estética espectacular que denota poderío e vangardismo dispón interiormente de sete prazas, coa vantaxe de escamotear as duas últimas e dispoñer dun gran maleteiro de máis de 500 litros de capacidade. Ademais os asentos dispoñen de múltiples configuracións tanto en sentido transversal coma lonxitudinal. A capacidade interior é moi boa e os acabados e deseño interior realmente conseguidos. Todos os mandos son de accionamento moi suave, en xeral o vehículo non ten nada que ver co tacto tosco dos todoterreos máis extremos. A visibilidade é boa e agradécese por tratarse dun vehículo de 4,64 metros de longo e 1,80 de ancho.

A unidade de proba dispoñía da opción de navegador con cámara de visión posterior ideal para facilitar o aparcamento deste vehículo evitando choques con obstáculos. O equipamento é moi amplo, polo menos na unidade probada, non faltando: o peche centralizado con mando a distancia, o climatizador, o prendido automático de luces e limpaparabrisas, o control de velocidade, retrovisores exteriores regulables e repregables automaticamente, ordenador de viaxe e Radio Cd con MP3, entre outras cousas.

Dinamicamente vai realmente ben. En estrada convencional é moitísimo máis áxil ca un todoterreo puro. A capacidade de aceleración, de freada e de cambiar de traxectoria son propios dun turismo actual e ademais poderémonos adentrar en pistas forestais sen complexos. A altura libre ao chan é moito maior da esperada. Incluso nos permite saír de situacións imposibles para un turismo convencional pero loxicamente non permite a práctica de todoterreo extremo. O que sorprende é a súa capacidade de tracción en terreo deslizante e a súa docilidade. Circulando por pistas forestais permite ir a moi alta velocidade con total seguridade e confort. Este eficaz sistema de trac-

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

n C-Crosser

Ficha técnica

Cilindrada: 2.179 cc
Número de cilindros: 4
Potencia máxima en CV / a rpm/min: 160/4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 380/2.000
Caixa de velocidades: Manual
Número de velocidades: 6
Lonxitude total: 4.645 mm
Volume do maleteiro cos asentos traseiros abatidos: 815 dm³
Peso máximo remolcable sen freos-con freos: 750 Kg – 2.000 Kg
Combustible: Gasóleo
Capacidade do depósito: 60 litros

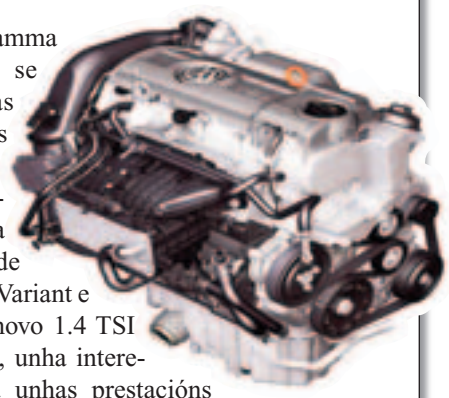
orio ideal

ción permite ademais que os consumos sexan moi reducidos xa que evita os rozamentos internos da tracción total cando esta non é necesaria.

Os consumos reais que obtivemos na proba rondan os sete litros por cada cen quilómetros percorridos. Isto está moi ben para un vehículo equipado na versión probada cun motor 2.2 Hdi con 160 cabalos que move con moita soltura ó Citroen C-crosser. Este propulsor resulta moi elástico o que combinado coa caixa de cambios de seis relacións sácaselle moito partido.

En resume, unha boa elección para os que busquen un vehículo versátil para o día a día pero sen renunciar as excursións de fin de semana.

TSI 1.4 de 122 CV para o Passat e o Eos



Sete modelos da gamma Volkswagen xa se benefícian das características deste motor: eficiencia, economía e prestacións Volkswagen amplía a súa gamma de motores de gasolina para Passat, Passat Variant e Eos coa incorporación do novo 1.4 TSI de 122 cabalos de potencia, unha interesante opción que combina unhas prestacións deportivas óptimas cun consumo moi axustado. Esta mecánica, que xa se ofrece no Golf, Golf Plus, Golf Variant e no Jetta, vén a substituír ao motor FSI de 115 CV, e mellora notablemente tanto as súas prestacións, como o seu consumo.

Os prezos para os motores TSI de 122 CV nos diferentes modelos son:

Passat Trendline 1.4 TSI 122 CV manual 6 vel.	23.240 €
Passat Advance 1.4 TSI 122 CV manual 6 vel.	25.340 €
Passat Variant Trendline1.4 TSI 122 CV manual 6 vel.	24.480 €
Passat Variant Advance 1.4 TSI 122 CV manual 6 vel.	26.790 €
Eos 1.4 TSI 122 CV manual 6 vel.	28.010 €

O desenvolvemento do Chevrolet Volt avanza centrándose na aerodinámica

O enorme ventilador do túnel do vento do laboratorio aerodinámico de GM púxose en funcionamento "a pleno rendemento", como consecuencia do traballo dos deseñadores e enxeñeiros de GM para optimizar a aerodinámica do Chevrolet Volt como parte da busca para facer realidade a produción deste avanzado coche de concepto. A mellora aerodinámica é un paso necesario para lograr os obxectivos de autonomía requiridos para levar o vehículo á produción final.

O equipo de deseño, agora co seu propio estudo dedicado ao desenvolvemento de vehículos propulsados polo sistema de propulsión E-Flex, estivo traballando con enxeñeiros, especialistas en aerodinámica e outros científicos para desenvolver un Chevrolet Volt eficiente enerxeticamente a través da optimización da aerodinámica.

A resistencia aerodinámica representa aproximadamente o 20 por cento da enerxía consumida nun vehículo medio, afectando directamente á eficiencia de combustible do vehículo.

Todos os Audi son reciclables ao 85% e recuperables ao 95%

Audi leva o seu lema "Á vangarda da técnica" ata as súas últimas consecuencias tamén no campo da protección do medio natural. Audi é o primeiro gran fabricante de automóbiles, e polo de agora o único, que xa cumpre a esixente norma "EU Directive 2005/64/EC na aprobación de vehículos a motor con respecto á súa reutilización, reciclado e recuperación" coa súa actual gamma de automóbiles.

Esta directiva non entrará en vigor ata mediados do 2010 para todos os vehículos novos. Dende entón, os automóbiles de nova fabricación deberán ser reciclables en polo menos o 85 por cento e ser recuperables ata nun 95 por cento. Esa cota do 85 por cento alude ao grao ao que os materiais reciclados son retornados ao proceso de produción. Outro 10 por cento do vehículo utilízase para a xeración de enerxía.

A Challenge Bibendum, evento mundial da mobilidade sostíbel

Todas as formas de enerxía, todas as tecnoloxías existentes, todos os tipos de vehículos xa sexan de dous, tres, catro rodas, ou de moitas máis, reunidos no mesmo lugar e no mesmo momento… Esa é a diferenza, a forza e a riqueza da Challenge Bibendum; a súa novena edición celebrouse en Shanghai entre o 14 e o 17 de novembro.

Co transcurso dos anos, a Challenge Bibendum foise impoñendo como evento mundial no ámbito da mobilidade sostíbel. É o único capaz de reunir a todos os protagonistas do transporte por estrada a unha escala internacional ao redor dun obxectivo común: fomentar de mutuo acordo as solucións aos retos que expón un tráfico que non deixa de medrar.

Iniciada por Michelin no 1998, a Challenge Bibendum é, en resumidas contas, o teatro de presentacións, probas e intercambio de todas as partes interesadas do mundo do automóbil. Por outra parte, convén saber que afrontar ao desafío da mobilidade sostíbel só se pode facer de forma colectiva.

Novo estudo de GM para deseñar a seguinte xeración de vehículos eléctricos

General Motors anunciou a apertura dun novo estudo dedicado á nova xeración de vehículos de propulsión eléctrica da compañía. O recentemente renovado estudo está situado dentro do Centro de Deseño Avanzado de GM, que foi o responsable do Chevrolet Volt concept desvelado durante o Salón Internacional do Automóbil de Norteamérica de 2007 o mes pasado de xaneiro.

O novo Estudo de Deseño de Sistemas E-Flex de GM desenvolverá unha variedade de vehículos que utilizarán o sistema de propulsión E-Flex, comezando coa versión de produción do Chevrolet Volt. Este é o único estudo no mundo designado especificamente para deseñar unha gran variedade de vehículos eléctricos conectables cunha ampla autonomía.

Brea www.grupobrea.com e-mail: ventas @breaherves.vw.es

Si así fuera, las cualidades off-road y la tracción permanente 4Motion del nuevo Tiguan serían casi imprescindibles.

Equipamiento de serie del nuevo Tiguan Sport: programa de marcha "off-road", tracción permanente 4Motion, asistente de arranque en pendientes Auto-hold, llantas de aleación de 17", faros antiniebla, asientos delanteros deportivos, 6 airbags, ESP, encendido automático de luces, freno de mano eléctrico, Climatronic bi-zona, volante multifunción, sensor de lluvia, equipo de audio con 8 altavoces...

Nuevo Tiguan. Conduce tus sueños.

Tiguan Sport 1.4 TSI 4Motion 150 CV por 30.920 €*.
Tiguan Sport 2.0 TDI 4Motion 140 CV por 32.450 €*.

Nuevo Tiguan

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

*PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos).

Gama Tiguan: consumo medio (l/100 km): de 7,2 a 8,4. Emisión media de CO_2 (g/km): de 189 a 199.

Adam Raga

un dos artífices do éxito

O equipo nacional, Campión do Mundo de Trial Indoor por Nacións

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTOS: Sprint Motor

Unha edición máis, e xa van seis, o equipo español de Trial Indoor adxudicouse o Trial das Nacións desta modalidade, disputado este ano no Palacio de Deportes Vista Alegre de Córdoba ante máis de 3.000 espectadores. O equipo nacional superou ás seleccións de Gran Bretaña e de Italia. Esta última demostrou o gran pulo que está a coller esta especialidade deportiva das dúas rodas no país latino. Onde se incrementaron notablemente as licencias federativas nos dous últimos anos.

O trío nacional estaba formado por tres Campións do Mundo da especialidade, Toni Bou (Montesa), Adam Raga (Gas Gas) e Albert Cabestany (Sherco), pilotos que demostraron unha grande superioridade, ata o punto de impoñerse en todas as zonas. Entre as figuras nacionais cabe destacar a excelente e segura pilotaxe de Raga, que se adxudica un novo título mundial, neste caso de equipo, como tamén ocorreu esta mesma temporada no Trial das Nacións Outdoor.

As puntuacións finais dan unha clara referencia da superioridade dos tres pilotos cataláns respecto dos outros dous equipos. Raga, Bou e Cabestany, con 59 puntos, dominaron ao combinado británico composto por Dougie Lampkin (Montesa), Graham Jarvis (Sherco) e James Dabill (Montesa), que marcou 38, e ao de Italia que formaban Fabio Lenzi (Montesa), Michelle Orizio (Scorpa) e Daniele Maurino (Beta), con 26.

O final da competición un Adam Raga satisfeito comentaba que: "Estou moi contento por gañar un novo TdN e ademais na casa. Somos un equipo moi forte, mais as cousas aínda que o parezan non son nunca doadas, hai que estar sempre moi en forma e pilotar ao máximo. O importante é que ofrecimos un bo espectáculo ao público cordobés. Coido que é a mellor forma para crear afección ao deporte do trial. Unha especialidade ás veces descoñecida das dúas rodas e que ten múltiples facetas descoñecidas, sanas e entretidas".

Toni Bou (Montesa) gañou a proba e o campionato

Campionato de España de Trial Indoor 2007 - A Coruña

Despois de liderar boa parte do Campionato de España de Trial Indoor, na quinta e última proba valedeira, Adam Raga non tivo a sorte de cara e cedeu a coroa a Toni Bou, o seu inmediato perseguidor e home co que chegaba empatado a puntos ao Trial Indoor Concello da Coruña que pechou o certame. Así e todo, Raga rubricou o subcampionato, idéntica posición que a lograda no mundial indoor e outdoor da especialidade, mentres que na nacional ao aire libre sumaba a vitoria absoluta.

A proba galega empezou con moita presión para os dous pilotos con máis opcións a xogarse o título. Raga comezou moi ben e dominou a primeira parte, sendo o único que pasou a difícil primeira zona con 0 puntos, na que todos –a excepción de Bou que marcaba un punto– cometían "fiasco". "A miña boa actuación inicial deume moita moral e estaba convencido que podería manterme así ata terminar", explicaba Raga. Á final pasaron Bou, Raga e Cabestany, pero tan só iniciarse Raga tropezou ao cometer un fiasco. A balanza, nese momento, púxose a favor de Bou, que empezou a medrar e pasou a fase sen penalizar. Raga xa non puido recuperarse do erro inicial e tivo que conformarse coa terceira praza en Galiza, avantaxándolle, ademais de Bou, Albert Cabestany por un só punto. Fechado o campionato, o podio final conformárono Bou, Raga e Cabestany por esta orde. "Non estou moi contento da miña actuación nesta última proba. Renunciar á victoria final non é fácil, e agora síntome desilusionado. Non obstante, a campaña nacional foi boa ao meu parecer e, o máis importante, é que estivemos loitando e adestrando en cada proba para empezar a atacar o mundial indoor con moita forza, xa que o meu único obxectivo será gañalo e recuperar unha coroa que lucín durante catro anos seguidos". Trala paréntese do Nadal, os pilotos comezarán un novo Campionato do Mundo de Trial Indoor coa proba de Marsella, o 18 de xaneiro.

Toni Bou sorteando un obstáculo

Clasificación da 5ª cita

1º Toni Bou (Montesa)	2 puntos
3º Albert Cabestany (Sherco)	9 puntos
2º Adam Raga (Gas Gas)	10 puntos

Clasificación final

1º Toni Bou (Montesa)	44 puntos
2ª Adam Raga (Gas Gas)	40 puntos
3º Albert Cabestany (Sherco)	36 puntos
4º Jeroni Fajardo (Beta)	23 puntos
5º Marc Freixa (Scorpa)	21 puntos
6º Daniel Oliveras (Sherco)	13 puntos
7º Daniel Gibert (Montesa)	6 puntos
8º Daniel Cuerdo (Gas Gas)	3 puntos
9º Alfredo Gómez (Gas Gas)	2 puntos

Gilera GP 800

TEXTO: Xosé Arufe
FOTO: Sprint Motor

O pasado día 23 de novembro o Grupo PIAGGIO presentou en Valencia á súa rede de concesionarios oficiais a Gilera GP 800. Tiven a ocasión de probala e só vos podo adiantar que o propulsor é pura dinamita. Para mostra un botón: acelera de 0 a 100 en tan só 5,9 segundos. Hai que dicir que o seu cambio é automático.

Entre as súas "delicatessen" teño que destacar a pantalla eléctrica e regulable en altura. En canto recibamos a primeira unidade, que agardamos sexa en breves días, faremos unha proba en profundidade. A máquina meréceo. Mentres tanto queda o recordo –na fotodun día de toma de contacto con esta moto que promete ser unha gran compañeira de rutas de moitos moteiros.

Suzuki GSX 650F

TEXTO: F. Cuadrado
FOTO: Sprint Motor

A Suzuki GSX 650F é unha deportiva para todo uso, así é como a define o fabricante. Este modelo está baseado na nova Bandit 2007 e posúe un estilo deportivo bastante agradable á vista.

O propulsor desta nova máquina é un motor de 4 cilindros refrixerado por auga con tecnoloxía GSX-R, inxección electrónica de dobre bolboreta SDTV e inxectores multiorificio que ofrece 85 cabalos.

A parte ciclo da GSX 650F é a da Bandit axustada a este novo modelo. O chasis é un dobre cuna en aceiro cunha distancia entre eixes de 1.470 mm, un ángulo de dirección de 26º e un avance de 108 mm.

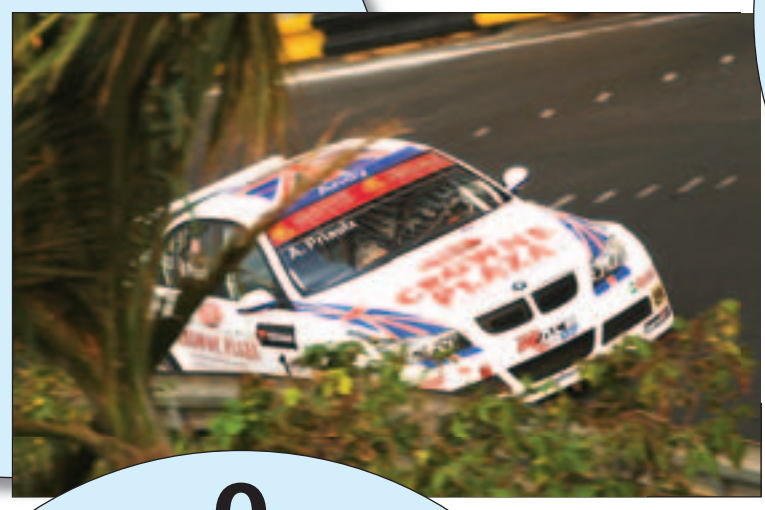
As cores nas que se comercializa a GSX 650F son: azul/branca clásica de Suzuki e negra/branca perla. Todo isto por un prezo de venda ao público de 6.800 euros.

De voltas polo mundo

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTO: Sprint Motor

Priaulx outra vez.

Non saíron as cousas, doadas como estaban, para Seat no mundial de turismos. Unha avaría afastou do título a Yvan Muller, que tiña moitas opcións, na derradeira cita celebrada no trazado urbano de Macao. Menu e Priaulx repartíronse as vitorias, sendo para este último e o seu BMW o título do 2007.



Catro seguidas.

Gales acolleu a derradeira e decisiva manga do mundial de ralis. Novo triunfo de Hirvonen, ó volante do seu Focus, e título para Sébastien Loeb, que deste xeito obtén a súa cuarta coroa consecutiva na máxima categoría desta especialidade.

O seu turno.

O mediático e atractivo IRC botou o peche no continente asiático. Ausentes Fiat e Peugeot, a firma gala primeira en marcas, a vitoria correspondeu ó piloto inglés David Higgins, ós mandos dun Mitsubishi. Falando deste mesmo campionato, días atrás o español García Ojeda recibiu en Paris o trofeo que o recoñece como gañador absoluto.

Dobrete.

O circuíto brasileiro de Interlagos supuxo o peche da actividade no 2007 do campionato de resistencia Le Mans Series. Na proba carioca vitoria para o Peugeot de Nicolas Minassian e Marc Gené, levándose o título absoluto os tamén pilotos do León Pedro Lamy e Stéphane Sarrazin.

Para unha mellor seguridade viaria
Revise as luces do seu vehículo

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

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

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

E logo!

En galego, tes todo un camiño por percorrer.

Porque é unha lingua viva, con gana de espertar. O galego ábreche camiños. Levas ao lombo un tesouro que non pesa. En galego es ti e todas as túas experiencias por vivir. Sen fronteiras.

En galego, tes todo por dicir.

XUNTA DE GALICIA
PRESIDENCIA
Secretaría Xeral de Política Lingüística
www.galegoelogo.com

Os catro elementos

Non é costume tratar os pilotos de `don´. Se por aí o fora, axustaríase mal aplicárllelo a don Nelson, don Nigel, don Alain e don Ayrton. Son como nenos rabudos con poder no pedal da dereita.

Ayrton Senna, Alain Prost, Nigel Mansell e Nelson Piquet (1986)

Aire, auga, fogo e terra

Ayrton, Alain, Nigel e Nelson. Os catro elementos. Conviven e repélense. De seu representan catro formas de ver o mundo. Se non polos deostos que se dedicaban, o espectador atento calibrábaos ben calibrados polo discurso que dispensaban nada máis baixar a viseira do casco. Ayrton ora se corría de gusto por Mónaco arriba, ora pasaba a catro coches nunha volta en mollado, ora apertaba a Alain contra o muro; Alain ora enfilaba cada campionato ó máximo, ora sabía do último parafuso, ora estaba sempre onde había que estar; Nelson ora xogaba ó despiste ata a hora da verdade, ora utilizaba calquera recurso para desestabilizar o contrario, ora se baleiraba fisicamente; Nigel ora poñía do seu xenio o que non poñía o coche, ora tomaba decisións en quente, ora emocionaba o seu ser indomable.

Para máis, o plus da súa obra está en relación á categoría dos rivais. Por xunto potencian a esencia do que son. Entre eles saltaron faíscas. Todos ganaron e todos perderon. Son tan diferentes que ben puideran ganar campionatos a eito por talento puro encima dun coche, pero repartíronos en función de circunstancias alleas á técnica individual co volante e os pedais: Prost 1985-1986-1989-1993, Piquet 1981-1983-1987, Senna 1988-1990-1991 e Mansell 1992.

Leváranse coma cans, son irrepetibles. Proxectaron na sociedade emocións indelebles que non se pagan con cartos.

TEXTO: Ramón Novo
FOTO: Sprint Motor

Época clásica

Pouco podían saber os pícaros nacidos en torno ó ano 1960 acerca de Jim Clark e xa non digamos de Juan Manuel Fangio. Para cando a aqueles nenos lles saíu o bigote, a cultura automobilística contemporánea tiña superado sobre todo a etapa de indiferencia co valor da vida dos pilotos, e tanto o concepto estrutural do coche, tanto o financiamento e organización empresarial das escuderías coma a profesionalización dos pilotos consolidaban unha dimensión moderna no ámbito automobilístico acorde ós tempos civilizados que corrían. François Cevert desde a tumba, Colin Chapman desde os planos de deseño, Colin Chapman desde as estratexias comerciais, Jackie Stewart desde as tribunas de opinión, Bernie Ecclestone desde as perspectivas de futuro, etcétera modelaron os esquemas que enmarcan o universo das carreiras para De Angelis, Nakajima, Brundle, Cheever, Johansson, Berger e compañía.

Sen temor a equivocarse, é a era dourada da fórmula 1. Os catro magníficos —Piquet, Mansell, Prost e Senna— levan esgotado epítetos, hipérboles, xogos de palabras e toda clase de metáforas. Pero ó lado deles, mellor dito detrás deles, creáronse un nome un feixiño de pilotos sen talento desmedido pero con toque persoal. Á súa maneira, desenvolveron o seu discurso Gerhard Berger, Riccardo Patrese, Michele Alboreto, Thierry Boutsen, Elio De Angelis e Alessandro Nannini. Atendendo á súa procedencia, Italia recuperaba unha miguiña do esplendor dos anos cincuenta con Riccardo Patrese, Michele Alboreto, Elio de Angelis, Andrea de Cesaris, Ivan Capelli, Teo Fabi, Alex Caffi, Emanuelle Pirro, Stefano Modena, Piercarlo Ghinzani e os inis Alessandro Nannini, Nicola Larini, Gabriele Tarquini, Pierluigi Martini; Francia prolongaba a fértil colleita dos setenta con Alain Prost, Bertrand Gachot, Philippe Streiff, Philippe Alliot, Yannik Dalmas, Erik Comas, Eric Bernard, Olivier Grouillard; Gran Bretaña conservaba os galóns con Nigel Mansell, Martin Brundle, Derek Warwick, Mark Blundell, Jonathan Palmer, Johnny Dumfries; igual ca Brasil con Nelson Piquet, Ayrton Senna, Maurício Gugelmin, Roberto Moreno, Christian Fittipaldi. De modo máis ou menos espontáneo xurdiron Eddie Cheever e Michael Andretti nos Estados Unidos, Stefan Bellof e Christian Danner na Alemaña federal, Satoru Nakajima e Aguri Suzuki no Xapón, Adrián Campos e Luis Pérez-Sala en España. Á parte apareceron austríacos polo efecto Lauda (Gerhard Berger e Karl Wendlinger), suecos polo efecto Peterson (Stefan Johansson), belgas polo efecto Ickx (Thierry Boutsen) e finlandeses polo efecto Rosberg (Jyrki Jarvi-Lehto).

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

Campionato de Galicia de Ralis: Rali Botafumeiro

Ti en Noia, eu en Santiago

Senra e Vázquez rubricaron un ano exitoso cunha incontestable vitoria en Santiago

Santiago supuxo o segundo acto dunha curiosa batalla, a que comezara non moi lonxe, en terras do Barbanza. Alí, Víctor Senra, cada día máis bregado, apretou a Burgo, pero cedeu na parte final do rali. Uns cantos meses despois, en cronometradas non moi lonxanas, o de Dumbría non deu opción. Compostela veu a súa completísima actuación, recompensada cunha incontestable vitoria.

Unha reportaxe de M. Cumbraos (texto e fotos)

Co título absoluto e o do grupo N decidido, por certo cos seus propietarios (Bamarti e Gómez) ausentes, a derradeira manga do sempre interesante asfalto galego non estaba exenta de interese. Cousas en xogo, novos coches e, sobre todo, outro montón de inscritos, lonxe dos das probas anteriores, é dicir Lugo e Baixa Limia.

Esvaradizo estaba o primeiro paso polo recuperado Oroso, onde Víctor Senra asinaba xa o primeiro "scratch" do día. O piloto do RACC, empregando un afinado Lancer de AR Vidal e calzando pneumáticos de calidade, empezaba a súa particular demostración, que o levaba ó descanso do mediodía cunha cómoda vantaxe sobre os seus principais rivais.

Detrás do coruñes situábase Burgo, que non podía co seu rival, aguantando Meira a terceira praza, por diante de Penido e Garrido. Tras unha volta polas catro especiais os abandonos xa facían mella na cita compostelá, cedendo pilotos como Rico, Cebeiro ou Couto, este na segunda comparecencia co Porsche 993.

Ares liderou o Volante RACC tras unha intensa pelexa con Pablo Pazó

Aguantando

A chegada da noite podía facer cambiar as cousas, ou alomenos permitila presión sobre o líder. Meira comezaba as seccións de tarde marcando dous mellores tempos, pero rachaba posteriormente o seu motor. Burgo tamén atacaba pero Senra, pese a ulteriores problemas de embrague, contemporizaba para lograr unha vitoria que poñía broche de ouro ó seu exitoso ano de carreiras.

Adaptándose a medida que avanzaba a proba, Vilariño situábase finalmente terceiro, beneficiado polo citado abandono de Meira e o de Penido, o local rachando un palier no segundo paso por Oroso. Deste xeito a cuarta praza recaía no berciano Garrido, que superaba por escasa marxe ó reaparecido Julio Doce, ambos con sendos Mitsubishi.

Co seu 206 vendido, os irmáns Casares estreaban un EVO IX que lles daba uns cantos sustos, aínda que os situaba sextos, por diante do M3 de Magariños, espectáculo asegurado e líder do grupo X. Tras unha interesante pelexa Iván Ares volvía a reinar no Volante RACC, superando a Pazó, sendo para eles dous os postos oitavo e noveno respectivamente. A décima praza correspondía ó GT Turbo de Carracedo, menos espectacular que noutras ocasións.

O derradeiro rali do 2007 serviu tamén para sentenciar as restantes ofertas promocionais. Así, o Trofeo Driver Senior foi a parar a Pazos Fontán, como aconteceu na persoa de Francisco Lago no seu apartado Junior. Non desaproveitou a ocasión Marcos Rodríguez Campo para levar ás súas vitrinas os galóns do novidoso Montes Motor GT2i.

Notas do bloc

Aínda que dispuxeran de variantes, os treitos seleccionados por Escudería Compostela eran ben coñecidos. Ororo-O Pino recurría ó sentido usado na edición do 2004, mentres que o mesmo acontecía en Touro, versión curta do clásico compostelán. Pequenas modificacións introducíanse na saída de Sarandón, mentres que o carácter inédito era a principal característica de Lampai, con algo do Luou usado nos 90.

Primeira comparecencia nun rali galego de Manolo Senra ó volante do seu chamativo 206 S1600. O vehículo, ex oficial de Peugeot Sport España, fora estreado en competición por José Ramón Esturao na pasada subida a Pontevedra, disputando igualmente algunha carreira en Portugal. O ex campión galego oficiou de coche "0", quedando moi satisfeito do rendemento da súa máis recente adquisición.

Gran despliegue de medios no debú do S2000 de Vilariño. O lucense dispuxo para o estreo do seu Punto da infrastrutura do preparador portugués afincado en Francia Joaquim Barroso, asesorado polo enxeñeiro de Fiat, Andrea Barbieri. O rali serviulle ó lucense de test en carreira, así como para obter o seu primeiro pódio coa moderna unidade da firma transalpina.

Na edición anterior, empregando o Clio dos seus irmáns, Adrián Raña abriu carreira. Daquela o triatleta de Ordes demostrou xa gusto pola competición, optando agora por dar un paso adiante. Fíxono dispoñendo dun Lancer EVO IX do equipo Candelas, coche co que se clasificou no posto decimosétimo.

Aprazado no seu momento, o Botafumeiro 2007 foi finalmente realidade. Atrancos económicos e falta de entendemento cos responsables municipais obrigaron a mudar a data, do setembro inicial a novembro. Cunha completa lista de inscritos, a carreira da Escudería Compostela volveu a levar o motor á capital de Galicia, aínda que deberá mellorar certos aspectos organizativos de cara ó futuro.

En catro datos

Oitava e derradeira cita do galego de ralis 2007, o Botafumeiro achegábase a súa edición número vinte, contando con coeficente seis. Aprazado no seu momento por males económicos, a proba da Escudería Compostela vía a luz o derradeiro sábado de novembro. día seco e frío. Completísima lista de inscritos, con 151 unidades, con variadas e significativas novidades. Rali lineal, con dobre paso polas especiais de Oroso-O Pino, Touro, Sarandón e a inédita de Lampai, dividido en catro seccións, estando o epicentro do mesmo e o parque de asistencias no recinto feiral de Amio. Un total de 103 coches completaron a totalidade do percorrido, quedándose no camiño durante a xornada 48 unidades.

Cunha máquina que sempre ofrece espectáculo Magariños liderou o grupo X dende o sétimo posto da xeral

Pese as excursións como esta, os irmáns Casares situaron o seu novo Lancer no sexto posto final

Clasificación xeral

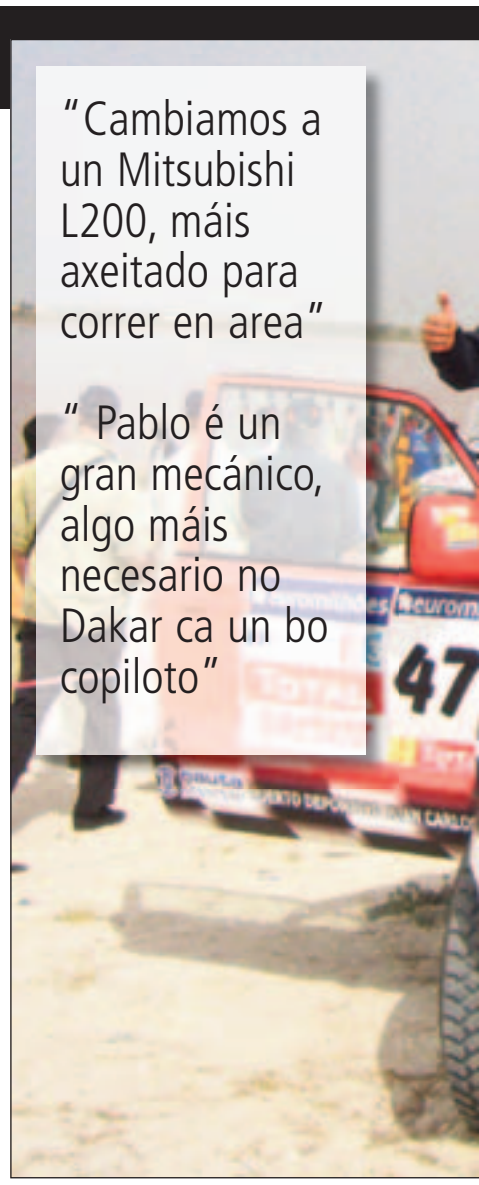
1	Victor Senra - David Vázquez	Mitsubishi Evo VIII
2	Pedro Burgo Marcos Burgo	Mitsubishi Evo IX
3	Luis Vilariño Ramón López	Fiat Punto Súper 2000
4	Antonio Garrido Samuel Folgueral Arias	Mitsubishi Lancer
5	Julio Doce Mª Gloria de la Fuente	Mitsubishi Lancer Evo VI
6	Juan Casares Miguel Ángel Casares	Mitsubishi Evo IX
7	Víctor Magariños José Estévez	BMW M3
8	Iván Ares Alejandro Cid	Peugeot 206
9	Pablo Pazó Marcos Veloso	Citroën Saxo
10	Javier Martínez Marcos Vicente	Renault Gt Turbo

Ata 103 clasificados

Esta vez non poideron vencer, contentándose os Burgo co segundo posto final

José López Rivas piloto galego no Dakar 2008

"Dakar obriga a unha preparación meticulosa de cada detalle"



"Cambiamos a un Mitsubishi L200, máis axeitado para correr en area"

" Pablo é un gran mecánico, algo máis necesario no Dakar ca un bo copiloto"

Probou fortuna no 2007, pero no quinto día de competición tivo que decir adeus. A maxia de África e o encanto deste raid fixeron que volvese ás andadas. Aceptada a súa inscrición, entre case dúas mil, o lucense afincado en Sanxenxo José López Rivas xa agarda o bandeirazo de saída en Lisboa para afrontar o sempre temido e maxestuoso Dakar.

Unha reportaxe de M. Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

Sprint Motor: Comecemos lembrando a edición do ano pasado.

José López: Era a primeira vez que participaba en competición, aínda que xa acompañara a caravana no 2006. Tivemos moitos problemas dende a saída, pois non poidemos facer as probas suficientes co noso Mitusbishi DID. Grazas ó meu copiloto Pablo Malvar fomos solventándoos, pero un problema de transmisión eliminounos o quinto día. De tódolos xeitos ó día seguinte, con axuda externa, saímos de onde estabamos metidos e continuamos por fóra do percorrido oficial para poder chegar ó Lago Rosa.

S.M.: Definamos a edición do 2008 e onde poden estar as súas claves.

J.L.: Vai ser, sen dúbida algunha, unha proba demoledora. O ano pasado eliminároнse, por ameazas terroristas, dúas etapas maratón en Mali, o que permitiu que concluiran máis participantes. As claves estarán, sen ningún xénero de dúbidas, en saber navegar e non perderse, escoller os pneumáticos axeitados para rodar o mellor posible na area e ter, por suposto, moita sorte para avanzar nun terreo destas características.

S.M.: López segue a confiar en Mitsubishi, pero aposta este ano por un L200. Por qué?

J.L.: Por ser un coche máis adaptado ás circunstancias desta proba. Pesa menos que o DID, dispón dun motor de 3.2 cun par mellor e o seu reparto de pesos faino ideal para rodar nas especiais de area.

S.M.: Cómo se costea unha aventura destas características tan especiais?

J.L.: Pois coas axudas dos patrocinadores, tanto institucionais como privados. Aínda están sen confirmar pero agardo me apoien o Concello de Sanxenxo, a Xunta de Galicia, a Deputación de Pontevedra, Turgalicia, Serpoinsa, Espina y Delfín, así como as miñas empresas. Hai unha parte desta aventura que non se debe esquecer e que é o empeño, ilusión e afección que lle poñemos todos nós.

S.M.: Por qué Dakar engancha, vista a súa dificultade e complicación?

J.L.: Por ser a proba máis dura do mundo, demoledora para máquinas e persoas. Posiblemente a súa maxia estea en que, valga a redundancia, ponche a proba. É un reto personal, máis ca unha competición normal e corrente, sobre todo no que atinxe ós pilotos privados como é o noso caso. Ser capaz de demostrarte a ti mesmo que podes chegar ó Lago Rosa como os profesionais.

S.M.: Necesítase unha preparación especial?

J.L.: O Dakar gáñase antes da saída. A clave, algo que se aprende co paso das edicións, está en preparar minuciosamente cada detalle. Unha cousa que eiquí pode parecer unha tontería en África convértese nun problema moi grave, que relega ás últimas posicións e complica seriamente poder continuar.

S.M.: En qué estrutura está integrado?

J.L.: Volvemos a confiar no

O piloto lucense na edición do ano pasado co laureado Stephane Peterhansel

JR oterocaritón
RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL
Polígono Industrial del Tambre - Vía Edison, 30
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

Pablo Malvar volverá a se-lo navegante e mecánico de López Rivas

equipo catalán Tibau Racing, con ampla experiencia neste raid. Disporemos de dous camións de apoio: un T4 que vai connosco en carreira e un T5, que avanza de forma paralela, para leva-lo recambio necesario. Pablo Malvar, con amplos coñecementos de mecánica, será o meu navegante por segunda vez.

S.M.: Completa a participación con algunha actividade de corte solidario?

J.L.: Imos facer unha aportación persoal, algo considerado como un desafío meu, a unha ONG de Mauritania. Será unha cantidade que rondará os 6.000 euros, aínda que non sei todavia nin como ni cando levaremos a cabo a súa entrega.

Outro López, con BMW

» Pouco habitual é a presenza galega nesta cita, con tan só algúns arriscados aventureiros nas súas diversas edicións. E menos serán desta volta coa ausencia do motociclista carballés Francisco López Pallas, restablecéndose dunha lesión nunha perna que lle fai pensar tan só no 2009.

López Rivas afronta o seu segundo Dakar, mentres que Francisco Javier López –por certo tamén lucense– estréase. O seu coche, un BMW X5, co cal participou este ano no estatal de TT, xa viaxou a Almería para ser preparado concienzudamente. Xa estivo neste raid, pero véndoo dende fóra, para agora adentrarse na area dende o eido da competición.

Patrocinadores galegos fan posible a aventura dun lucense e un pontevedrés

Dos animais ós motores

» Con corenta e seis anos de idade, José López Rivas mira para atrás e lembra cando exercía como veterinario. Pero pesou máis o seu carácter dinámico e o seu amor polo mundo do motor, aspectos que lle levaron a fundar o circuito permanente de karts "Paris-Dakart", na parroquia de Major, no concello pontevedrés de Sanxenxo, e deixar o coidado animal.

Modificando, ampliando e dinamizando estas instalacións, o lucense fixo medrar a súa empresa, con instalacións igualmente en Pamplona e Gijón, así como unha a piques de abrirse en Badalona. Foi o Nacional de Ralis de Todoterreo, que disputou nos anos 2004 e 2005, o que lle serviu para pensar en algo máis, é dicir o raid por excelencia. O seu fillo Adrián, laureado xa nas categorías inferiores do karting, segue os seus pasos.

Dureza, quilómetros e nada predecible

» A bela cidade portuguesa de Lisboa volverá a ve-la saída do Dakar, o vindeiro día 5 de xaneiro. Por diante un total de 9.273 quilómetros ata o Lago Rosa, na cidade senegalesa, divididos eles en 15 duras etapas, a distancia máis longa dende o ano 2002, sendo 5.736 en loita contra o cronómetro. España, Portugal, Marrocos, Sahara Occidental, Mauritania e Senegal son os países que se percorrerán nesta edición. Mitsubishi, con pilotos da talla de Peterhansel ou Roma, e Volkswagen, abandeirado por Carlos Sáinz, son os favoritos e entre eles estará, en condicións normais, o vencedor. Unha vitoria que desexa con toda ilusión o citado piloto francés da marca dos diamantes, vencedor ós seus 42 anos da carreira sobre o deserto nada máis e nada menos que en 9 ocasións, toda unha marca.

SUBE A 120 PULSACIONES.
120CV POR 120€ AL MES, SIN ENTRADA.
BRAVO. MADE IN FIAT.
Lo hemos creado desde la pasión. Cuidando cada detalle para construir un coche realmente italiano, por dentro y por fuera. Llévate un Fiat Bravo Dynamic 120 CV Diesel Multijet por 120€ al mes el primer año, sin entrada más 84 cuotas de 245€. T.A.E. 7,98%.
CON 5 AÑOS DE GARANTÍA Y 2.500€ DE AHORRO.
NOYASTAR, S.L.
Vía Edison, 3 - P.I. El Tambre
Tel. 981 57 77 78
Santiago de Compostela.

Os clásicos sempre permanecerán na memoria

A Techno Classica Essen 2007 en Alemaña foi o marco no que SEAT expuxo catro dos seus modelos que fixeron historia. Aparte do lendario 600, o fabricante español mostrou tamén un 850 'Sport Spider', o Concept Car Fórmula e o Toledo Marathon na 19ª edición desta feira de coches clásicos que tivo lugar esta primavera na cidade alemá de Essen.

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTOS: Sprint Motor

A única marca española de coches que foi fundada hai máis de 50 anos, conta cun historial sobresaliente de modelos que salientan pola súa popularidade e os seus grandes triunfos no ámbito deportivo. Sen dúbida algunha, o coche que máis queda presente na memoria común de moitos españois é o SEAT 600; do que publicamos unha ampla reportaxe nestas páxinas no número pasado. Este mítico modelo iniciou a etapa da motorización masiva no noso país simbolizando ata hoxe en día para moitos españois tanto a mobilidade como o desenvolvemento rexional e turístico durante os anos 50 e 60. Neste sentido, foi a estrela no stand de SEAT na Techno Classica, onde se expuxo unha das últimas unidades producidas na fábrica española de Barcelona en 1973.

Ademais, SEAT presentou o modelo que entrou na historia como o primeiro convertible deportivo do mercado español, un SEAT 850 'Sport Spider', fabricado no ano 1969 e dotado cun motor de 903 cc e 52 CV. Este foi un dos modelos máis admirado polo público asistente. Co Toledo Marathon, que saíu a escena no ano 1992, a división deportiva da marca, SEAT Sport, logrou moitos éxitos nas competicións internacionais de todoterreo, como por exemplo a vitoria no Raid de Grecia no 1993. O compromiso coa Investigación e o Desenvolvemento, así como as visións futuristas da compañía no seu día maniféstanse no Concept Car Fórmula, un bipraza convertible do ano 1999, que pretendía trasladar á estrada as emocións da competición.

Xunto ás demais marcas do Grupo Volkswagen, SEAT participou por terceira vez na Techno Classica Essen, un dos salóns de coches clásicos máis importantes e populares do mundo. Este ano atraeu a máis de 160.000 visitantes, contando con máis de 1.000 expositores de 15 países.

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL
XACOBEO MOTOR, S.L.

GETZ 1.5 CRDI GL 5P 88 CV	DICIEMBRE 2005	KM 0	10.500
TUCSON 2.0 CRDI STYLE 112 CV	DICIEMBRE 2005	KM 0	22.500
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 112 CV	DICIEMBRE 2004		19.000
ACCENT 1.5 GLS 5P 102 CV	AÑO 2004		7.000
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 COMFORT 125 CV	AÑO 2006	KM 0	24.500

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<
Teléfonos: 981 56 96 32 - 981 56 96 30 – Boisaca - SANTIAGO
GETZ 1.5 CRDI DIESEL