Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Bimota DB7

• proba
>> Páxs. 14 e 15

Exclusividade en dúas rodas

• proba
>> Páxs. 12 e 13

Citroën C5

• proba
>> Páxs. 12 e 13

Unha GRAN berlina

Índice

Convenio	2
Seguridade	4
Presentacións	5
Novas	6, 8 e 9
AC Schnitzer	7
Autoxuga	14-15
Reportaxe gráfica	17
Lemans	18
Competición	20, 21, 22 e 23

três Bonn.

três Bonn es una forma de expresar en pocas palabras lo que significa el nuevo Citroën C5. Una mezcla de elegancia y tecnología calculada hasta el más mínimo detalle. Una expresión inteligente de lo que es el auténtico lujo: la calidad por encima de todo. Un gran coche, bien pensado, bien hecho... lo mejor del genuino espíritu francés unido al carácter de la más pura innovación. En dos palabras, "três Bonn".

NUEVO CITROËN C5. CARÁCTER ALEMÁN. ESPÍRITU FRANCÉS.

INFORMACIÓN CITROËN: 902 44 55 66 www.citroen.es

NUEVO CITROËN C5

Noyamóvil
www.grupoNoya.com
SANTIAGO . 981 577 777

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

A Consellería de Medio Ambiente inviste 243.000 euros na implantación de sistemas para mellorar a xestión ambiental nos talleres de reparación de vehículos

A Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible promoverá a elaboración de estudos e a implantación de sistemas para mellorar a xestión medioambiental no ámbito da reparación de automóbiles, en colaboración coa asociacións provinciais de talleres de reparación de vehículos das provincias de Pontevedra, A Coruña, Lugo e Ourense. O conselleiro, Manuel Vázquez, e os presidentes das asociacións ratificaron en Santiago os convenios que permitirá a contratación de técnicos ambientais –dous por cada asociación- para analizar a situación actual do sector nesta materia e aportar propostas de mellora ou reducción de impactos medioambientais. Estes colectivos representan a 2.200 talleres de toda Galicia, o que supón máis do 80% dos existentes na comunidade.

A través destes convenios, a Consellería de Medio Ambiente realizará unha achega total de 243.200 euros, 60.800 euros a cada colectivo, co obxectivo de dotar ao sector de persoal cualificado que poida prestar asesoramento técnico aos talleres de reparación de vehículos para acadar unha xestión respectuosa co medio ambiente e co entorno natural, principalmente no que se refire á xestión dos residuos que xera esta actividade.

Para desenvolver as tarefas de asesoramento, os técnicos traballarán, en primeiro lugar, nunha diagnose do sector, para o que elaborarán estudos de fortalezas e debilidades en materia medio ambiental, informes de situación de cada unha das empresas, de contaminación dos solos ocupados, de eficiencia enerxética, adecuación de equipos e emisións.

Estes estudos permitirán determinar unha serie de propostas para perfeccionar o cumprimento da normativa ambiental e fomentar as medidas de respecto ao medio ambiente, mediante o emprego de fontes enerxéticas alternativas, reducción de contaminantes, implantación de tecnoloxías limpas e de sistemas de xestión de riscos ambientais, desenvolvemento de cadros de indicadores de coeficiencia e implantación de programas para a recuperación dos danos medio ambientais causados no entorno.

O conselleiro, Manuel Vázquez, e os presidentes das asociación ratificaron esta mañá os convenios que permitirán a contratación de técnicos que asesorarán ás empresas en materia ambiental

Residuos

Un dos obxectivos dos convenios é fomentar entre as empresas de reparación de vehículos unha xestión axeitada dos residuos que xera esta actividade, como son os aceites, lubricantes, pneumáticos, gases de refrixeración, pinturas ou compoñentes electrónicos. A avaliación dos técnicos ambientais permitirá introducir as medidas correctoras necesarias para unha axeitada eliminación, minimización e reducción de verquidos e residuos, así como para a recuperación dos espazos degradados e descontaminación dos solos.

Os técnicos tamén se encargarán da implantación de indicadores de ecoeficiencia e realizarán auditorías internas para comprobar o comportamento ambiental das empresas.

Unha vez elaborado a diágnose, o persoal formado será o encargado de asesorar a tramitación, ante os departamentos autonómicos de Industria e Medio Ambiente e os concellos, dos permisos e autorizacións correspondentes. Así, respecto da Consellería de Medio Ambiente ocuparanse da alta no rexistro de produtores e xestores, da declaración de solos contaminados, da xestión de residuos (almacenamento, etiquetado e xestores) e emisións, entre outros. Mentres que ante o concello asesoran aos talleres sobre as licencias e autorizacións de verquidos, e ante Industria sobre cuestións relacionadas coa maquinaria ou as instalacións eléctricas.

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

Nova crise do petróleo

A crise está enriba. Agora xa sen rodeos: co petróleo en subida libre, o segundo semestre do ano non presaxia nada bo para as economías de todo tipo. A repercusión negativa do aumento do prezo dos combustibles fósiles nas economías mundiais é indiscutible. Acabouse a charlatanería e os discursos simples dos expertos e políticos. Co litro de gasóleo -que é o combustible máis empregado en Galicia nestes momentos- a piques de chegar a 1,5 euros, poucas economías quedarán sen sentirse feridas.

As boas intencións e os razoamentos víronse o mes pasado, cando o petróleo xa levaba un aumento dun 40% no que ía de ano, durante o cumio convocado por Arabia Saudí xunto cos países produtores para debater a suba dos prezos do cru. Nun comunicado, aprobouse unha recomendación a prol do aumento dos investimentos en todos os sectores da industria petrolífera, especialmente na produción e o refinamento. Tamén se pediu transparencia e unha regulación importante dos mercados financeiros para estabilizar os prezos. A única iniciativa foi a do país anfitrión, que propuxo activar proxectos enerxéticos nos países pobres que lles permitan reducir o seu gasto de petróleo e presentouse disposta a incrementar a súa produción se a situación o require.

Nesta reunión, o ministro saudí Alí al Naimi foi o encargado de presidir o cumio de Yedda, amais de ler o documento acordado polos participantes e tamén de amosar a face máis conciliadora da todopoderosa OPEP. O titular de Petróleo e Recursos Naturais de Arabia Saudí dixo que "hai reservas abondas -convencionais e non convencionais- para satisfacer a demanda por moitas, moitas décadas". Esqueceu dicir a que prezo. Logo dun mes e de que as palabras as levase o vento todos os derivados do "ouro negro" están moito máis caros.

Hai unha cousa clara, os mercados están modificándose. As empresas de enerxías limpas están avanzando e tomando posicións e as industrias automobilísticas están manobrando rapidamente.

Os fabricantes de automóbiles xa apercibiron que o gusto dos consumidores estase a orientar, cada vez máis, cara a automóbiles pequenos e que presenten menores consumos. Así e todo, os fabricantes non poden reaccionar de xeito inmediato ós cambios que se están producindo tanto nos mercados europeos coma no norteamericano polo incremento do prezo do petróleo. En concreto, no mercado USA as listaxes de vendas deron un envorco total despois de lustros de dominio dos Pick-up e dos todoterreo mastodónticos, agora nos primeiros postos atopamos berlinas medias, algo impensable tan só hai un ano. A día de hoxe, todos intentan acelerar o lanzamento de novos modelos máis interesantes para os consumidores e máis eficaces desde o punto de vista enerxético. O prezo do cru está modificando ben rápido as preferencias dos usuarios.

Abofé que estamos perante o que poderiamos titular como a "III Crise do petróleo". Con todo, os gobernantes seguen a velas vir. Os cidadáns dos países desenvolvidos comezan a notar como o prezo do petróleo deixa pegada nas súas economías e os dos países subdesenvolvidos -eses grandes esquecidos- teñen máis complicada a situación. No entanto, algúns estanse a facer ricos dun xeito noxento e os grandes dirixentes do "mundo mundial" de vacacións. Lembremos que eles pagan o combustible coa tarxeta de crédito do choio. Quen dixo crise?

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

ACCENT MC 4P 1.4 GL	9638FYY	03/01/2008	BLANCO	10.500 €
ELANTRA 4P 1.6 FL COMFORT	2657FYY	02/01/2008	AZUL OSCURO	13.500 €
GETZ 3P 1.5 CRDI GL	9638 FYY	03/01/2008	NEGRO	10.100 €
GETZ 3P 1.1 GL	9642 FYY	03/01/2008	PLATA	8.500 €

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

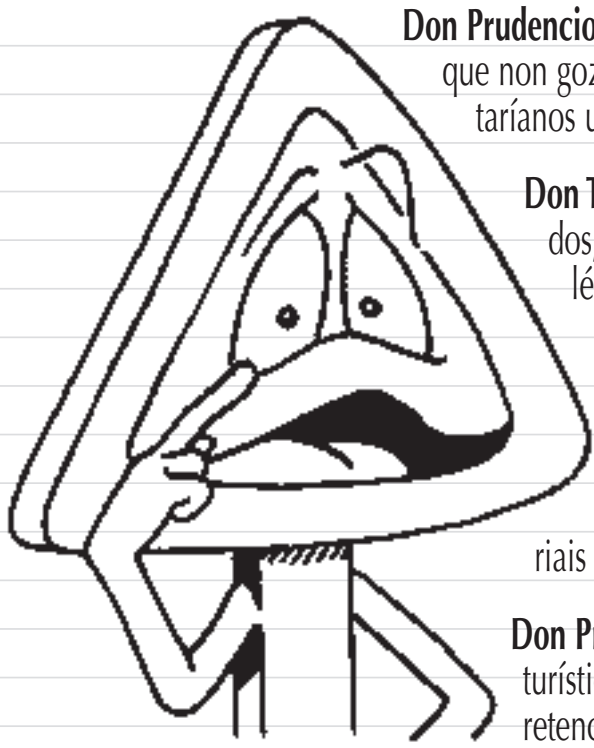
Teléfonos: 981 56 96 32 - 981 56 96 30 – Boisaca - SANTIAGO

Sprint MOTOR

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 e Luis Penido.

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



Don Prudencio: A pesar das moitas ofertas que están a facer os fabricantes, aínda son moitos os usuarios que non gozan do ambiente fresquiño que proporciona o aire acondicionado no seu vehículo, isto facilitaríanos un bo confort e, en consecuencia, unha mellor condución.

Don Tráfico: É importante isto do bo ambiente, en tódolos sentidos, para conducir, sobre todo, o da temperatura. Pois se collémo-lo coche despois dunha xornada de praia, o máis seguro é que o volante queime e a temperatura interior sexa excesiva até o punto de agobiarnos. De non dispoñer de aire acondicionado e desa sombra tan buscada e desexada por todos, o mellor será colocar un parasol adecuado no parabrisas. Hainos de cartón e doutros materiais máis sofisticados, moi económicos e prácticos.

Don Prudencio: Nas estradas máis concorridas polo seu atractivo turístico, é normal que nas fins de semana e nos festivos haxa retencións. ¿Que debemos facer se nos encontramos nunha destas situacións?

Don Tráfico: Ante todo, como diría Siniestro Total, moita calma. Nada de perde-los nervios e empezar a adiantar, e moito menos pola dereita, como fan certos "listos-maleducados". Se a retención é moi forte e a caravan vai parando máis de medio minuto, o mellor será apagar o motor e tomalo con paciencia.

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

C5 Tourer, un familiar elegante

Citroën presentou este mes en Santiago de Compostela o novo C5 Tourer, a última aposta da marca na categoría dos vehículos familiares de gama alta. Se xa atopamos unha gran diferencia entre as versións das berlinas do C5 actual e precedente, no caso dos modelos familiares a diferencia é extraordinaria. Pasouse dun C5 "mangallón" ó actual Tourer, a elegancia en versión familiar. O seu estilo exterior, marcado e con personalidade, aúna a prestancia das berlinas do segmento alto coa funcionalidade dos turismos familiares. O novo C5 Tourer posúe unha carrozaría contundente, que sabe unir o dinamismo da parte frontal coa potencia que transmite a súa zaga, coronada ésta por un portón motorizado, que alberga un maleteiro de 505 dm3 de capacidade. Co respaldo da banqueta traseira abatido, alcanza un volume de 1.462 dm3.

O fabricante galo quixo responder ós máis altos niveis de esixencia e, para iso, introduciu novos estándares en canto ó deseño do posto de condución. Pode elexirse entre dous tipos de asentos, en función do nivel de acabado, que poden incluír numerosas reglaxes eléctricas e unha función "masaxe" á altura da zona lumbar.

Os seus 4,83 m de longo, combinan cunha anchura de 1,86 m e unha altura de 1,48 m que consiguen unha liña xeral moi dinámica dentro dunhas proporcións xenerosas.

O novo C5 propón, por primeira vez no segmento, dous tipos de suspensión de alto nivel que reforzan o seu carácter dinámico. Engádese, dende agora, a oferta dunha suspensión metálica á suspensión Hidractiva III+. Esta dobre oferta permite ó novo C5 responder a todas as sensibilidades en materia de condución.

O C5 Tourer dispón dun motor de gasolina, o 2.0i 16V de 143 cv, e de tres motores turbodiésel HDi equipados de serie con el filtro de partículas. Os propulsores de gasóleo teñen unha potencia de 110, 138 e 173 cabalos.

Os prezos van dende os 24.490 euros do HDi 110 FAP Premier ata os 32.090 euros que custa o 2.2 HDi 173 FAP Exclusive.

Novo Croma e Bravo. "Satisfacción ou devolución"

Seguindo o éxito da campaña "satisfacción ou devolución" iniciada hai uns meses co Croma, Fiat amplía agora esta novidosa promoción a toda a gama do Bravo. Todos os compradores particulares poderán devolver o vehículo se, nos seus primeiros 60 días ou 3.000 quilómetros, non se encontran satisfeitos. Esta devolución non obriga ó cliente a adquirir ningún outro modelo Fiat. Igualmente, ámbolos dous modelos contan con 5 anos ou 500.000 quilómetros de garantía.

Bravo. Reafirmando o liderazgo amosado no campo das mecánicas diésel durante as dúas últimas décadas, o Fiat Bravo é o primeiro modelo do Grupo Fiat en recibir a nova xeración de motores Multijet. Trátase da familia 1.6 Multijet 16V, que se ofrece con dúas versións: 105 e 120 cv, sempre con cambio de seis marchas. Con esta nova xeración de propulores diésel complétase a actual gama Multijet, tamén deseñada e producida por Fiat Powertrain Technologies, con cilindradas de 1.3, 1.9 e 2.4 litros; e potencias de entre 70 e 210 cv.

No noso país, lánzase agora a versión de 105 cv, cuns prezos que oscilan entre os 16.800 € (14.600 €, se se inclúe o desconto) do acabado Active e os 19.935 € (17.435 €, con desconto) da versión máis equipada. Tamén se comercializa a versión eco.

Novo Croma. O Novo Croma está xa dispoñible nos concesionarios do noso país. Este Station Wagon da marca Fiat experimentou un importante "Facelift", adaptando a súa liña á identidade estética da marca, o concepto familiar inaugurado coGrande Punto e continuado co Bravo.

Dispoñible dende 19.980 €(incluído desconto), o novo Croma está dispoñible cunha versión de gasolina (1.8 Dynamic 140 cv) e 3 motores diésel (120, 150 e 200 cv). Para aproveitar ó máximo as prestacións dos seus propulsores (todos cumpren os límites de emisións CEE Fase 4), os motores diésel están dotados de filtro para partículas sólidas. Os cambios son de 5 velocidades para o motor de gasolina, mentres que todas as versións diésel teñen cambios de 6 velocidades, co automático secuencial como alternativa ó manual no 1.9 MultiJet de 150 cv e como única elección no potente 2.4 MultiJet 20v de 200 cv.

Os prezos do Novo Croma van dende os 22.480 euros do 1.9 8v Strip 120 cv Diésel Multijet ata os 32.985 do 2.4 20v 5cil Emotion 200 cv Diésel Multijet Auto.

O Mito de Alfa Romeo

Dise que un *mito* é un conto de feitos marabillosos protagonizado por personaxes sobrenaturais, e collendo esta acepción pódese comprender a arela de distinción de Alfa Romeo, o porqué do nome da súa nova creación. O Mito italiano deixa atrás a traxedia grega para xurdir coma un novo "heroe" das mans da unión entre Milán, berce da marca, e Torino ou o presente industrial da casa.

Alfa lanza ó mercado este Mito e faino pensando na xente nova: o primeiro automóbil na vida de calquera é algo que non se esquece e a marca tampouco esquece deixar a súa pegada. En só catro metros, o Mito achega moi boa relación entre peso e potencia, unha excelente manexabilidade grazas ás súas suspensións con amortecedores de corpo roscado, á dirección directa, ó sistema Alfa DNA, ó Q2 electrónico, ó DST, á tecnoloxía *Multiair* para o control electrónico das válvulas de aspiración, ao cambio DDCT composto de dous cambios paralelos, etc. Amais disto, e baixo o abeiro do deseño *downsizing*, procúrase un especial coidado no consumo e nas emisións e tamén se repara en facer máis doado o aparcar e o feito en si mesmo da condución. En canto ás motorizacións do Mito, todas contan cunha caixa de cambios de 6 velocidades e co característico "sound Alfa Romeo" sinónimo de respecto polo medio ambiente e a normativa establecida. Poderase escoller entre varias versións: o motor máis potente é o 1.4 turbo de gasolina de 155 cv cunha redución do 30% no consumo e nas emisións de CO_2, a mellor motorización en canto a par motor é a 1.6 JTDM de 120 cv cunha redución nas emisións do 20% e para os que acaban de adquirir o permiso de condución a 1.4 atmosférica con 78 cv.

O Mito é un coche á italiana, mostra disto é a súa preocupación pola calidade dos materiais e o coidado dos pormenores. Ofrece dúas versións: Progression e Distinctive, tamén dous paquetes opcionais específicos (Sport e Premium), así coma unha chea de elementos a escoller. O prezo do Alfa Mito en España irá desde os 15.000 até os 20.000 euros segundo a versión adquirida.

Breogán Motor galardoado co Club de Ouro de Toyota

O pasado 26 de xuño o Presidente de Toyota España –Katsuhito Ohno- fixo entrega a José Ramón Ferreiro da placa que o acredita como membro deste Club, tamén fixo entrega a todo o persoal de Breogán Motor do Pin de Ouro por **terceiro ano consecutivo**.

Toyota recoñece con este galardón o labor comercial dos directores e dos seus equipos, o seu salientable traballo no conxunto das áreas claves do negocio e a súa excelente visión de futuro.

O programa do Club de Ouro cubre os seguintes apartados no traballo cotiá dun DMA: vendas, satisfacción do cliente en vehículos novos e de posvenda, venda de recambios e accesorios e procesos comerciais e xestión empresarial.

Este programa, de carácter anual, ten como obxectivo potenciar tanto a xestión interna como a comercial e de servizo de cada DMA, así como a formación de todos os equipos de traballo.

Motor diésel de 150 cv para o Koleos

Koleos, o *crossover* de Renault que aglutina nun único modelo tres estilos diferentes de condución (o da berlina, o dos monovolumes e o dos 4x4), vén de ser obxecto dunha serie de importantes incorporacións por parte da casa francesa. Máis polo miúdo, a novidade principal reside no seguinte: na inclusión dun motor diésel que achega 150 cv de potencia e que se pode aplicar a unha caixa de velocidades de selección manual ou automática, as dúas con seis marchas. A tecnoloxía inserida agora no modelo, que se coñece no mercado internacional coas siglas "M9R", é froito do traballo conxunto entre Renault e Nissan, unha cooperación na que ambas empresas tiran partido da experiencia mutua. O resultado: unha gama de Koleos aínda máis completa, achegando dimensións novas a un vehículo que, entre outras cousas, conta cos seguintes puntos fortes: tracción total intelixente e plataforma mecánica que proceden de Nissan (a tecnoloxía *All mode* 4x4-i, que fai que o coche arrinque en tracción total e logo pasa a dianteira cando é máis conveniente), facilidade de manexo, polivalencia, confortabilidade e un nivel de seguridade que, a xuízo da marca francesa, é de primeiro orde. Neste senso, sinalar que incorpora entre outras cousas un sistema de freos que pode deter os seus máis de 1.600 quilos nunha distancia de menos de 42 metros e, todo iso, servíndose de discos ventilados de 320 mm de diámetro diante e de 292 detrás.

O Renault Koleos ten na modalidade diésel uns prezos que oscilan entre os 24.400 euros do 2.0 dCi 150 4x2 e os 33.600 euros do motor 2.0 dCi 175 4x4. No que se refire a gasolina, os custos van dos 22.900 euros do modelo 2.5 t 170 4x2 até os 29.100 do 2.5 t 160 4x2.

AC Schnitzer.
BMW elevado ó cubo

TEXTO:
Luis Penido

Aproveitamos a ocasión que nos brindou o grupo AMA para testar de primeira man as melloras incorporadas por AZ Schnitzer a varios modelos BMW. Estas non só afectan a cuestións meramente estéticas senón que tamén se modifican as suspensións (máis firmes e rebaixadas), a xestión electrónica do motor (máis par e potencia), lamias de aliaxe (maior diámetro e gorxa), tubos de escape e outros elementos que melloran a dinámica do coche.

Todo isto personaliza os vehículos e os diferencia claramente doutros produtos standard de BMW logrando eficacia cun alto grao de gusto e discreción (ver fotos).

Os vehículos probados foron dende un BMW 120d ata un 530d, pasando por un 320d un X3 3.0d e un sensacional 330 Cd que nos encantou a tódolos probadores.

Na proba dinámica hai que distinguir claramente o BMW X3 cunha estética realmente conseguida pero cun paso por curva que aínda que mellorado non se achega o resto dos vehículos probados. Na súa defensa hai que destacar unha maior versatilidade e un confort fóra de dúbida.

O resto dos BMW probados melloraron claramente a súa estabilidade cunhas suspensións máis firmes e unhas lamias de aliaxe que chegan a ser de 20 polgadas no 530d e no 330Cd. En canto á mecánica a verdade é que aínda sen poder comparalas "in situ" cas dos modelos de serie, apréciase un incremento notable de potencia e par motor a tódalas revolucións. En termos xerais digamos que se consigue un vehículo moito máis áxil sen resultar incómodo nun uso cotián. Un cliente tipo de BMW, ó que "lle gusta conducir", vai gozar dunha condución moito máis precisa do seu BMW coa preparación de AC Schnitzer.

Especialmente destacable é que esta potenciación mecánica queda garantida durante 24 meses dende a data de matriculación do vehículo ou 100.000 km. Tamén está dispoñible por 300 euros unha ampliación desta garantía ata 36 meses ou 100.000 km.

O grupo AMA ten a súa sede central na calle Ermita, 2 no Polígono da Grela (A Coruña).

TEXTO E FOTOS:
Ray Mosquera

Ós mandos

Antes de entrar en materia quero subliñar o magnifico trato recibido polos directivos das distintas empresas que se encargan de distribuir AC Schnitzer para España, tanto o seu produto como a súa xente son excelentes.

O día transcorreu cun ambiente distendo e cordial, dímonos cita na Nave do Grupo AMA na Coruña sede central e punto de distribución para toda Galicia. Estaban dispoñibles para facer unha proba en ruta, 5 unidades: 120d, 320d, 330d Coupé, 530d e X3. Todos con distintas preparacións que incluían: kit de potencia, centraliña, escape, suspensión, lamias de aliaxe, kit aerodinámico e interior customizado.

A verdade que os catamos case todos, pero centrámonos no AC Schnitzer 120d e 330Cd Coupé. Luís Penido, o outro piloto de Sprint Motor, saíu co 120 de 200 cv e eu co 330Cd de 265 cv. Saímos da Grela cara a Carballo pola autovía con destino final en Fisterra a medio camiño intercambiamos coches. Eu sempre detrás da inestimable roda do Sr. Penido, permitímonos o luxo de circular a unhas velocidades de vertixe (dentro da legalidade), pero é que os AC Schnitzer ían de medo e había unhas condicións de tráfico moi favorables. Por autovía circulábamos a unha media alta e os coches ían sobre railes. Ó chegar a Baladés, cambiamos de coche e intercambiamos impresións.

Habitualmente probamos os BMW de serie e as suspensións e a mellora de potencia na preparación de AC Schnitzer nótase, ¡e de que forma! O 330 ten unha estabilidade e unha recuperación pasmosa, parece que ten moita máis potencia ca declarada, a entrega é máis inmediata e as modificacións electrónicas fan que suba unhas 800 revolucións por encima da zona vermella. A suspensión funciona como unha seda, ó contrario que noutras preparacións que convirten o coche nunha pedra. Máis soporte pero sen sacrificar o confort.

330Cd Impresións

Nótase a man do preparador, montaba kit de suspensión completo. Ía francamente ben, amósase moi áxil nos cambios de dirección e o seu comportamento en curva é intachable. Cabe destacar a súa estabilidade a alta velocidade. O incremento de potencia séntalle de cine, non fai falta máis. Debido ás modificacións na electrónica as marchas estiran máis, practicamente sobra a sexta. Esas voltas extra que proporciona a centraliña dan a posibilidade de mantener unha macha máis curta engranada e se pode mantener en zona de corte sen rateos nin fallos.

Todo isto está ben pero o mellor do coche para min é a súa estampa. O 330 Coupé co kit aerodinámico AC Schnitzer gañou varios concursos. É unha beleza, o spoiler traseiro, as lamias de 20 polgadas, as colas de escape e os faldóns non teñen desperdicio.

- Prezo accesorios AC Schnitzer: 18.660,25 €
- Prezo montaxe: 2.761,38 €
- Prezo vehículo completo: 75.660,97 €

120d Impresións

O 120d polo seu deseño e segmento é un coche menos dado para unha preparación. Aíndaque a súa estética está moi lograda sen sobrecargas de elementos. Déronlle un toque mas "light" pero significativamente distintivo. En canto ás melloras no seu rendemento, son notables. No apartado de suspensións só montaron muelles e ía blando pero sen perder eficacia en ningún momento, suficiente para manter atados os seus 200 cv sen problemas. Seguro que co kit completo cambia a cousa. En canto ó motor é superior a calquera outro 2 litros diésel do momento. Ten moito par e unha entrega progresiva que fai que sexa moi aproveitable.

- Prezo accesorios AC Schnitzer: 10.947,04 €
- Prezo montaxe: 1.930,97 €
- Prezo vehículo completo: 43.223,24 €

O Lancia Delta xa está dispoñible

Lancia vén de anunciar os prezos do novo Delta. Con tres acabados a escoller, a creación italiana non reparará en detalles: para o acabado ***Argento*** haberá aire acondicionado, 6 *airbags*, ESC (ESP de 2ª xeración), radio CD+MP3 con mandos no volante, etc. O prezo deste acabado vai desde os **19.990 euros do 1.4 T-Jet 120 cv** até os **24.090 euros do 1.6 D-MJ DPF 120 cv Selectronic**. Se falamos da gama ***Oro***, ó equipamento do *Argento* haberá que engadirlle outros elementos: asentos en pel e *Alcántara*, iantas de aliaxe de 16", marcos dos cristais laterais cromados, etc. O prezo deste acabado irá desde os **23.490 euros do 1.4 T-Jet 150 cv** até os **27.590 euros do 1.9 D-MJ DPF Twin Turbo 190 cv**. O acabado ***Platino*** achegará o mesmo equipo do *Oro* ampliado nalgúns pormenores coma o teito eléctrico *Granluce*, as *iantas* de aliaxe de 17", o climatizador *bi-zona*, etc. Os prezos para este modelo irán dos **26.990 euros para o 1.6 D-MJ DPF 120 cv** ós **28.490 euros para o 2.0 D-MJ 165 cv**.

Salientar que o Delta traerá un agasallo extra: a exclusiva atención do *VIP Service* de Lancia, isto é, os clientes deste modelo posuirán de balde un servizo de recollida do vehículo no caso das revisións periódicas, tamén asistencia na estrada *(Lancia Assistance)*. Amais disto, ofértase un servizo opcional de mobilidade mentres o automóbil permaneza no Servizo Oficial Lancia para as devanditas revisións.

Novo Ibiza SportCoupé: deportividade a esgalla

Deportivo ao máximo. Este ben podería ser o lema do novo Ibiza SportCoupé, sobre todo se temos en conta varios factores: a renovación á que vén de ser sometido o modelo dende todos os puntos de vista e o vangardista do seu deseño. E todo aplicado a un amplo abano de motores a elixir, incluíndo os Diésel 1.4 de 80 cv e 1.9 de 90 cv. Polo que respecta aos detalles na súa feitura, sinalar que vén cunha carrozaría de 4,034 metros de longo e 1,428 de altura e cunha nova aplicación práctica do concepto de deseño *Arrow Design*, que entre outras cousas achega disposición menos elevada dos faros dianteiros e da grella do radiador. Asemade, o Ibiza SportCoupé preséntase co que ben podería considerarse a gran novidade do segmento: o cambio DSG de 7 velocidades encamiñado a tirar máximo partido das posibilidades do automóbil. A caixa, habilitada no motor de gasolina de 1.6 litros e 105 cv , presenta as seguintes características: dobre embrague (que achega meirande aceleración) e a posibilidade de obter consumos menores (sendo a sétima marcha ben axeitada para desprazamentos de percorrido longo).

O SportCoupé, que se fabricará na planta que ten Seat en Martorell (Barcelona), vén dispoñible en tres niveis de acabado: *Reference*, *Stylance* e *Sport*. A firma española anunciou que en breve sairá á luz a versión verde do modelo: o *Ecomotive*.

Laguna Coupé: nado con estrela

A casa Renault escolle escenario para proxectar a súa última produción: o Laguna Coupé, o marco elixido para presentalo en sociedade, nada máis e nada menos que o Festival Internacional de Cine en Cannes. Logo de 25 anos de colaboración entre Renault e o sétimo arte, o presidente da firma francesa –Carlos Ghosn- apareceu nesta 61º edición de Cannes conducindo a estrea mundial do novo Laguna Coupé.

O Coupé deixou atrás a alfombra vermella de Cannes para pisar outro terreo ben diferente mais tamén cun aquel de *glamour*: o *66º Grand Prix de Mónaco* e os pilotos que o fixeron rodar foron Lucas di Grassi e Romain Gsrosjean, ámbolos dous do equipo ING-Renault F1 Team.

O novo Laguna é quen de chegar os 100 km/h en menos de 7 segundos, con 4,64 metros de longo e 1,83 metros de ancho salienta pola súa aerodinámica. Os responsables deste enxeño engaden un extra á seguridade activa: o chasis *Active Drive* de 4 rodas directrices para converter o manexo da máquina en algo sinxelo: ben na cidade, ben noutros *circuítos* (coma o de Montecarlo).

O corazón deste Coupé é o inédito V6 dCi, a versión gasolina 3.5 V6 *latexa* a 240 cv, cadansúa motorización virá asociada a unha caixa de 6 velocidades automática (AJO).

O Laguna Coupé será presentado o vindeiro outubro no Salón do Automóbil de París, tamén por esas datas porase á venda con feitura de alto de gama. Para os que non poidan agardar até ese día, dicir que existe unha web desenvolta por Microsoft e só para o Laguna Coupé: *www.laguna-coupé.com*

Parabéns Fiat 500!

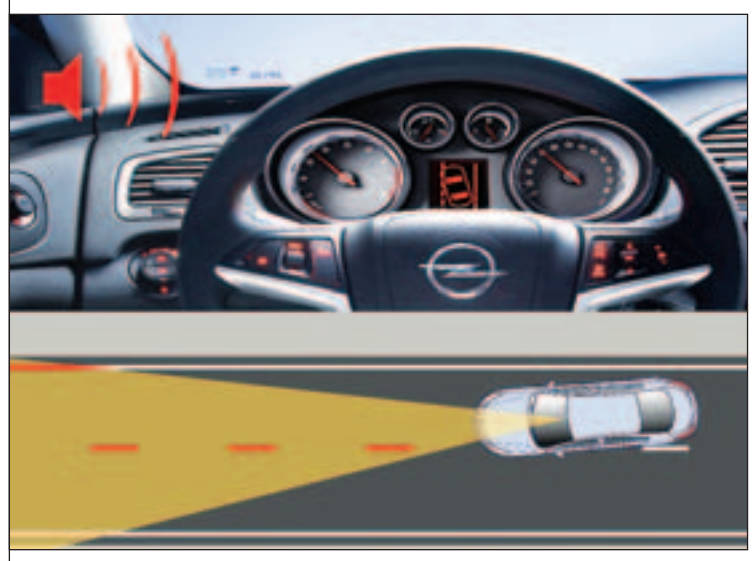
Foi o 4 de xullo de 2007 en Turín onde se viu nacer ó Fiat 500. Logo de 12 meses de vida -e de ser escollido *Coche do Ano en Europa 2008*- máis de 200.000 persoas conducen o seu 500.

O tempo pasa e para a firma italiana un ano é abondo para festexar a posta en marcha dun grande *picnic* a nivel mundial. Por que? O 500 cumpre un ano.

O día escollido é o 5 de xullo e o marco que acollerá esta festa conxunta serán praias e zonas verdes de todo o mundo, todo amenizado con música e actuacións en directo, previa escolla cun sistema *on-line* organizado e retransmitido pola MTV. Na web www.picnic.fiat500.com poderanse ver ós artistas seleccionados e votar polo mellor e haberá un 500 como premio ó máis votado. España tamén se sumará coa troula de Valencia. A cita: o día 5 ás 19:00 nos Xardíns do Turia.

Fiat propón esta homenaxe ó seu 500, mais a idea deste encontro xurde da xente, da arela de coñecerse e de dar a coñecer a cadanseu 500. Esta comunidade xa posúe un *recuncho* na Rede: www.500wantsyou.com, web que emerxe a xeito de bosquexo feito con milleiros de mans que deu paso ó debuxo final: o 500, *o coche da xente*. E seguindo entre o xentío e na Internet, hoxe, para que algo sexa real, para que algo estea en boca de todos ten que ter unha web oficial e este Fiat non é menos: www.fiat500.com .

Opel ponlle ollos aos seus coches



Sabiamos que os automóbiles xa están en disposición de facer moitas cousas alén do propio proceso de carretarnos dun lado a outro, pero do que se cadra non tiñamos moita constancia é de que cada vez son máis semellantes a nós mesmos relacionándonos co mundo. O mercado xa conta con desenvolvementos nesta liña, como a cámara Opel Eye, da compañía xermana do mesmo nome, un trebello que, como o seu propio nome indica, vai encamiñada a poñerlle ollos ao automóbil e, en consecuencia, achegar unha condución máis doada. A axuda procedente da cámara, que se vai inserir no Opel Insignia e en breve noutros modelos, virá dada de diferentes maneiras. Por exemplo: coa función de Recoñecemento de Sinais de Tráfico, que interpreta fielmente os límites de velocidade ou as prohibicións de adiantar para que as poidamos ver logo no cadro de instrumentos. Ou tamén o Aviso de Cambio de Carril, que nos advirte dunha incursión non voluntaria na parte da vía que non nos corresponde. A idea de Opel con estes desenvolvementos é achegar non só tecnoloxía e seguridade, senón tamén un reclamo comercial de primeira orde. No plano máis técnico, dicir que a cámara, que non é máis grande ca un móbil, incorpora un gran angular e altas prestacións de resolución, sendo o lugar elixido para carretala o espazo comprendido entre o parabrisas e o espello retrovisor. Pode tomar até 30 fotografías por segundo e ten software desenvolvido por GM que filtra, le e interpreta as imaxes.

Citroën C5

Unha GRAN berlina

Desta volta o concesionario Noyamóvil puxo á nosa disposición un Citroën C5, un modelo con motorización 2.0 HDi de 138 cabalos cun acabado Exclusive. Alén de resultar ben fermoso e posuír un aire alemán, o novo Citroën C5 chama a atención ós viandantes cun deseño moi atractivo e coidado. A nova carrozaría ten 4,78 metros de longo por 1,86 de ancho e 1,45 de alto, amais inspira deportividade e elegancia.

TEXTO: Luis Penido
FOTOS: Xabier Vilariño

Apréciase un bo estudo aerodinámico, cunha liña ascendente de cintura e unhas ópticas que se prolongan cara os laterais, todo isto integrado dun xeito perfecto na carrozaría. O novo C5 denota un nivel xeral de produto moito máis elevado que a anterior xeración. Digamos que Citroën pasou de ter un coche grande a ter un gran coche.

Xa no interior, priman a amplitude máis a ergonomía. O estudo ergonómico fica patente: uns asentos con excelente suxeición lateral e multitude de regulacións, bolsas e compartimentos variados repartidos ó longo de todo o habitáculo...

A sensación de calidade interior percíbese dende o primeiro intre, un deseño vangardista deriva nun remate de certo moi bo.

Coma xa nos ten afeitos Citroën, o equipamento é de primeira ó igual que nas súas últimas creacións. O volante ten os mandos centrais fixos (malia a ser de segunda xeración), os asentos son eléctricos, os faros bi-xenón autodireccionables, o freo de man é eléctrico (por botón), a climatización é bizonal… en fin, pódese dicir que na versión Exclusive non botamos nada en falta.

Están dispoñibles dous tipos de suspensións: a convencional e a coñecida versión Hidractiva. Esta última corresponde á terceira evolución denominada Hidractiva 3 Plus, que ten a característica de manter a carrozaría a unha altura constante, independentemente da carga. A dita suspensión, coa que contaba a unidade probada, presentouse coma unha alfombra voadora xa que foi quen de absorber as irregularidades garantindo un amarre impresionante á estrada.

A creación da casa francesa achega os máis modernos sistemas de seguridade activa: freos ABS con distribución electrónica de freada, control de estabilidade, control de tracción e até sensores de chuvia, luces e aparcamento; todo isto sen esquecer a axuda ó arranque en costa.

En canto á seguridade pasiva, o C5 equipa: airbags frontais, laterais e de cortiniña, cintos con pretensores, columna de dirección colapsable… elementos que

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

>> O C5 ofrece unha grande estabilidade sobre calquera tipo de asfalto e un óptimo comportamento en situacións límite, é moi predicible nas súas reaccións

garanten a máxima valoración pola EURONCAP (5 estrelas).

As motorizacións dispoñibles para este novo Citroën son tres de gasolina e catro de gasóleo. Estes últimos motores contan co filtro antipartículas, salientando polo seu rendemento termodinámico así coma polas baixas emisións contaminantes. As cilindradas nas motorizacións de gasolina van dende os 1.8 litros até os 3.0 litros, e dende os 127 até os 215 cabalos de potencia. Nas versións diésel as potencias van dende os 110 até os 208 cabalos do motor V6.

Amén das frías cifras oficiais que obxectivamente outorgan á versión probada 138 cabalos e uns consumos reducidos, abraia de xeito positivo a suavidade no seu uso, o doado de superar costas pronunciadas (a bo ritmo e con cinco ocupantes a bordo) e un consumo real que se sitúa arredor dos oito litros cada 100 quilómetros percorridos. Os consumos en estrada a velocidades legais non superan os cinco litros para percorrer esa distancia. En calquera caso, estes comentarios parten da base dunha berlina ben equipada que supera os 1.600 quilogramos na báscula. Abofé, nas arrincadas dende parado e até que sopra o turbo (a partir de 1.800 revolucións) apréciase certa falta de axilidade. Con todo, hai que ter en conta que a unidade probada tiña poucos quilómetros e suponse que con algo de rodaxe debería mellorar aínda máis, tanto nos seus consumos coma nas súas prestacións.

Se falamos de dinamismo, o Citroën C5 ofrece unha grande estabilidade sobre calquera tipo de asfalto e un óptimo comportamento en situacións límite, é moi predicible nas súas reaccións. Todo isto é debido a un bastidor de gran rixidez que, amais de ser moi seguro en caso de accidente, facilítalle o traballo ás suspensións. Os freos de disco ás catro rodas salientan pola súa potencia e apóianse nun sistema ABS pouco intrusivo.

En definitiva, un vehículo ó que non lle faltan atributos para que moitos desexen mercalo.

Ficha técnica

Motor: Turbodiésel
Cilindrada: 1.997 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña
Inxección: Directa turbo de xeometría variable
Potencia máxima en cv / rpm: 138/4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 340/2.000
Tracción: Dianteira
Caixa de cambios: Manual
Número de velocidades: 6 velocidades
Lonxitude total: 4.779 mm
Volume do maleteiro: 439 litros
Peso máximo remolcable sen freos-con freos: 750/1.560
Combustible: Gasóleo
Capacidade do depósito: 71 litros

Bimota DB7

Bimota volve á carga coa produción dunha auténtica superbike, a DBT. A idea era crear unha moto lixeira e potente cun excelente comportamento, non só para as estradas senón a xeito de herdanza da casa, un retornar ó circuíto.

TEXTO: Ray Mosquera
FOTOS: Sprint Motor

Exclusividade en dúas rodas

Vinte anos teñen pasado dende as vitorias da YB4 con motor Yamaha de catro cilindros en liña. Agora, os de Bimota volverán cun motor bicilíndrico de procedencia Ducati. Un novo motor en V a 90º denominado Testastretta Evolucione, empregado na Ducati 1098 e que domina o mundial de superbikes desde hai anos. Amais disto, este modelo vai acompañado de todo o paquete de carreiras: inxección electrónica, chasis de dobre viga en aluminio, suspensión traseira con monoamortecedor, suspensión dianteira telescópica de horquilla invertida, reparto de pesos adiantado… por fin, sen filigranas nin sistemas de suspensión alternativos: directos ó que funciona.

A Bimota pódese pedir na cor que se queira, para esta proba estaban decoradas coas cores oficiais: branca, vermella e negra.

A estampa da DB7 é radical dun xeito innegable e totalmente de carreiras, cunha feitura indiscutiblemente italiana, que delata as súas orixes: oriúnda da terra dos motores –Terra dei motori- nome co que se coñece á rexión italiana de Emilia Romagna, corazón técnico e cultural da paixón italiana polas motos.

Bimota salientou sempre polo seu deseño e as súas innovacións, fieis ó seu estilo artesanal: proba disto é a DB7. É distinta a todas as súas rivais: a carrozaría é, na súa totalidade, de fibra de carbono; a sección traseira fabrícase á man; o seu bastidor e as rodas son ultralixeiros cuns acabados moi coidados. Mírela por onde a mires, é difícil atoparlle algún fallo. Mesmamente coma unha pedra preciosa, canto máis a fitas máis escintileos percibes.

Alén dos materiais empregados e da experiencia Bimota, os freos, a suspensión e os controis proceden de fabricantes de compoñentes con moita sona: Brembo, Marzocchi e ExtremeTech, entre outros. De certo que a priori non deixaron nada atrás, abofé que presentan unha serie aspirante a raíña da categoría.

Os mandos

A proba, como se merece unha auténtica moto de carreiras, fíxose no circuíto de Albacete. Saín na primeira manga cunha das catro unidades de DB7 que estaban dispoñibles. Decoradas coas cores oficiais (como amosan as fotos) tíñanas prontas con quentadores nos boxes e, mentres as gomas collían temperatura, tiven un anaco para intercambiar impresións co técnico que levaba a miña moto. Pregunteille que regulacións posuía a moto, e el contestoume que viñan definidas polo probador de fábrica. Porén, pola miña constitución miúda e polo pouco peso, decidimos darlle un par de clics máis ó hidráulico e aumentar a precarga do resorte dianteiro para compensar os potentes freos da DB7 e… bingo! Segundo me sentei, atopeime cómodo, ben de postura, con espazo abondo e moi equilibrado. Cómpre salientar as tijas (isto é, a barriña ou astil da chave) -unha obra de arte- un exemplo do excelente traballo artesanal que atesoura á marca. En pista apréciase a súa xeometría radical e pensada para carreiras, cae de súpeto ó vértice da curva, hai que estar preparado para deitar, que é o que desexa. Os cambios de sentido fanse doados. Na chicane, antes de recta era un pracer. A súa axilidade é marabillosa, o cambio de dirección é ben sinxelo, pois non dá mostras de nerviosismo ningún: o que chamamos unha táboa.

Un aspecto a subliñar é o enorme poder dos freos: se non hai tacto, é moi posible cravar a moto de diante, sentes como se ergue a roda traseira cada vez que apertas a maneta. Tal e como o conto, máis ca un invertido daredes unha volta de campá, que brutalidade! Freaba dun xeito simple, pasando os 200 e poñíase a 250 km/h co desenvolvemento de orixe.

O motor semella ir máis suave ca na Ducati, se cadra son o menor peso e axilidade da DB7 os causantes desta sensación, ou ben pola electrónica de propia elaboración Walbro.

Con potencia a esgalla, os baixos deste motor son impresionantes. Bótase en falta un indicador de marcha engranada, xa que se baixas unha marcha demais, acharás unha gran retención de motor que pode traer un bloqueo de roda. Isto tería amaño cun embrague antibloque (dispoñible de xeito opcional en Ducati) mais -atendendo á categoría da Bimota- cumpriría que viñese de serie, xa que este feito non implicaría un gran aumento do custo desta moto, de por si alto.

A resposta é moi chea, sen baixóns de rendemento en Bimota, empregan a súa propia electrónica e o motor entrégase mellor que na súa montura orixinal. Os cambios de marcha resultan ben suaves e o accionamento da panca é moi preciso, posto que non hai fochancas a medio réxime, obra dun óptimo mapeado.

Para finalizar, resta falar das suspensións e do amortecedor de dirección, que ía tarado ó mínimo para que non interviñese moito, así a moto non se amosaba nerviosa en ningún intre. Xa comentei que fixeramos unhas variacións na horquilla dianteira, semellaban acertadas, posto que ía moi fina e en ritmo de 1,40: sen problemas. Sobre o tren traseiro outro tanto, o monoamortecedor Extremetech está á altura desta superbike e mantén perfectamente o tipo perante as nosas esixencias.

Bimota montará na DB7 os pneumáticos Continental Race Attack, tivemos a ocasión de estrear un xogo e van realmente ben. Habería que ver como van para o uso na rúa e comparalos cos Pirelli Diablo, con prestacións semellantes.

Os clientes das deportivas extremas teñen unha nova opción, onde a exclusividade e as prestacións están garantidas. Só hai un pequeno atranco, o seu prezo: 26.800 euros.

Equipación de piloto

Casco:
PREMIER
(Avenger EVO)
Prezo: 365 euros
Botas:
PUMA (MilleV2)
Prezo: 305 euros
Luvas:
RStaichi (NXT041)
Prezo: 120 euros
Distribuidor: Planet Racing S.L. (BCN)
Mono:
DANROW GP
(A medida)
Prezo: 1.200 euros
Distribuidor: Danrow Racing SL (Madrid)

Ficha técnica

Motor:
2 cil. en V a 90º
Cilindrada: 1.099cc
Potencia: 160 cv
Susp. Diant.:
Horquilla invertida 43 mm
Susp. traseira:
Monoamortecedor
Chasis:
Multitubular en aceiro e aluminio
Cap. depósito: 16 l.
Peso en seco:
170 quilos
Distancia entre eixes:
1.435 mm

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

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

¡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

Autoxuga
a informática nos talleres

Se procuramos as orixes de Autoxuga atoparemos tamén os alicerces dunha idea que xurdiu ca arela de mellorar, un xeito de autoaxuda para este mundo competitivo que é o da automoción. A idea xurde no ano 1991, cando catro pequenas empresas e un grupo de informáticos se asocian e poñen en marcha un novo procedemento para incrementar os ingresos baseado na autofinanciación: Clientes-Abonados que pagarían unha cota anual coa que se garantiría o dereito á man de obra gratuíta. Foi no ano 1994, ca unión de 21 propietarios de servizos oficiais de marcas, cando se crea Autoxuga, S.L. consolidando o concepto Cliente-Abonado e montando unha Central de Compras de Recambios, todo isto cun sistema único de xestión e contabilidade. Xa a comezos de 1997 a empresa deu unha viraxe, oito socios emprendedores decidiron que o eixo da xestión empresarial estaría na fórmula: I+D+A ó alcance de todos. Calquera taller tería acceso a sistemas informáticos sen precisar administrativos e sen necesidade de acudir a cursiños. Así pois, Autoxuga ofrece Formación Profesional Continua a talleres coa conseguinte mellora de imaxe e redución de custos. A día de hoxe a empresa, con sede en Rianxo, oferta ós seus clientes servizos tecnolóxicos outsourcing, asesoramento inicial, xestión económico-financieira, venda on-line de coches de importación, formación técnica e solucións de diagnose, unha axuda para tirar das empresas o máis proveitoso.

TEXTO: Sonia Pena
FOTOS: Sprint Motor

Falamos con Pablo Castro -Socio-Director de Autoxuga- quen nos desvela os segredos de dita empresa de Rianxo, precursora en desenvolvementos e deseños electrónicos e informáticos orientados cara o eido automobilístico.

Pregunta- Onde poderiamos catalogar a Autoxuga? É unha consultoría, un servizo na Web, un concesionario, unha empresa de software, un taller ou as cinco cousas á vez?

Resposta- Autoxuga é unha empresa que abrangue: desenvolvemento de software, deseño de circuítos electrónicos para máquinas complexas a petición de cada empresa, fabricación de aparatos de diagnosis ou scanner para a automoción. Temos talleres propios de reparación de automóbiles e poñemos na nosa web asuntos técnicos que extraemos do software técnico para que os profesionais do sector se decaten de que hai que poñerse ó día en coñecementos. Traemos coches de Alemaña para mellorar o software do scanner que fabricamos. Evidentemente, somos unha consultoría práctica xa que o noso labor non é o de facer análises de empresas, senón que lles damos as ferramentas para que o fagan eles mesmos. En Autoxuga estamos en constante evolución, a cada problema que xurde tratamos de darlle solución e introducímolo nos programas para que os demais usuarios se beneficien dos progresos acadados: Investigación + Desenvolvemento + Aplicación de resultados. O último desenvolvemento que levamos a cabo son os Clientes-Abonados, unha idea que puxemos en funcionamento en moitos talleres hai uns doce anos, desbotamos este concepto pola mellora sufrida na economía naquel intre, mais agora volvemos a retomar esta proposta con novas fórmulas perante a actual crise.

Reducir o consumo e reducir a contaminación.

P- O software de xestión que lles achegades ós talleres, que vantaxes lles aportan? A que niveis?

R- O noso software non existe no mercado a nivel empresarial, xa que fai as funcións dos mellores programas de xestión e informa ó empresario ou autónomo do estado financieiro do negocio, todo sen necesidade de introducir datos adicionais, pois recólleos das facturas que emite e dos movementos de almacén.

As empresas que empregan os nosos programas van adquirindo formación contable, financieira e técnica e, o máis importante, o xerente ou propietario da empresa ve día a día como vai a saúde da mesma en termos de rendibilidade.

Este programa que nós desenvolvemos, controla á súa vez os coches que entran no taller, os clientes novos e os que se perden. Neste último caso, o responsable do taller terá á súa disposición todos os datos de ditos clientes, tendo a opción de comunicarse con eles co fin de saber o porqué de non ter continuado confiando no seu negocio.

P- Notades que o panorama galego de empresas do sector da automoción é receptivo abondo cara a esas ferramentas informáticas que vós subministrades e instalades? Dito doutro xeito: é este un bo intre para que os talleres se informaticen? Cales son os que teñen máis facilidade para facelo?

R- O sector galego non é receptivo aos cambios. Só cando non poden máis é cando comezan a pensar que "se cadra" deberían mudar algo. Afanse a un programa de hai 15 ou 20 anos e amósanse contrarios e excépticos ás variacións. Algunhas empresas aínda non teñen sensibilidade empresarial dabondo cara ós cambios nas demandas dos seus clientes. Existe rutina de máis no sector e para estes intres de cambios cremos que non están preparados o suficiente, e polo xeral o que teñen "é mellor", aínda que está cen por cen obsoleto e lles achegue unha dependencia total de asesores externos. Fáltalles preparación e tampouco a solicitan.

P- Eses programas saen directamente de Autoxuga... son de produción propia?

R- Os programas informáticos, os desenvolvementos tecnolóxicos e o Scanner ou Aparato de Diagnosis foro desenvolvidos integramente por Autoxuga. Facemos todos nós. O único que mercamos, evidentemente, son os computadores. Enviámoslles recentemente a varios talleres de toda España unha carta co fin de que coñezan os avances en materia de xestión empresarial.

P- Non abondan na nosa terra empresas que, como a vosa, aposten polas novas tecnoloxías no eido da automoción. Considerádesvos unha firma pioneira? Non vos sentides un pouco responsables na

complicada tarefa de normalizar o emprego de informática alí onde máis se resiste, nos eidos de negocio tradicionais?

R- Non só somos os únicos que facemos programas de Alto Nivel Contable e Financieiro en Galicia, senón que en relación á fabricación do scanner ou aparato de diagnosis somos a única empresa en España que desenvolve ditos equipos e tamén a única que nos scanner amosa ós operarios como traballan de xeito interno as centraliñas electrónicas dos coches ou UCES para que se formen. O noso scanner é coma unha escola de alto nivel ou Universidade Técnica, estamos orgullosos disto mais, ó tempo, lamentamos que non exista en España un Centro Universitario ou de Formación Profesional cun nivel semellante ás informacións que poden ver os mecánicos cando empregan os nosos programas que usan de formación no seu lugar de traballo. No mercado, todos os aparellos de diagnosis informan só das avarías, dos parámetros e borran avarías, por este motivo o mecánico non sabe o que fai cando conecta o aparato ó coche. Co noso sistema o aparello está a ver como se producen as comunicacións entre computador e a centraliña ou UCE do coche. É algo semellante a que nos doia un brazo e vaiamos ó médico e nos receite calmantes sen ver como están os ósos, cuestión que sabería de súpeto se dispuxera de raios X.

P- Recentemente presentáchedes na vosa web un estudo sobre a sinalización nas estradas galegas e españolas, poñendo de manifesto un detalle no que moi poucos de nós repararamos conscientemente: hai un exceso de sinais que, en troques de traballar pola seguridade, vai na súa contra. Diciades que hai catro veces máis ca en países coma Alemaña, onde se rexistran moitos menos accidentes. Credes que o exceso de sinais pode ser unha das causas principais da elevada taxa de sinistros que hai en Galicia?

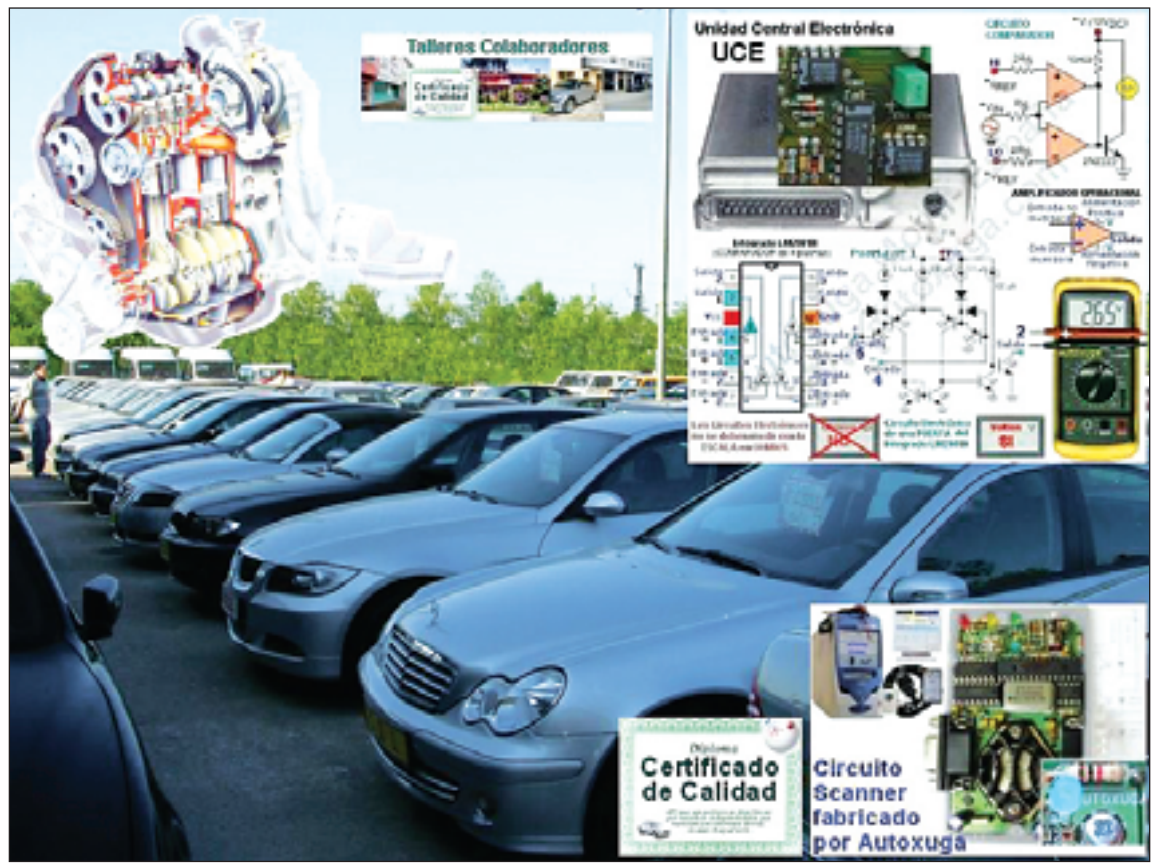
R- Abofé que o exceso de sinais inflúe de xeito decisivo na sinistrabilidade posto que os condutores van conducindo con estrés abondo e todo por mor das multas e da perda de puntos. Estamos perante un estado coactivo que só mira por encher as arcas a base de penalizar ós que, en teoría, poden soster o engranaxe administrativo e burocrático dos sistemas autonómicos, a isto súmase a penosa persecución da Garda Civil de Tráfico que aparece escondida para multar a persoas que van sen cinto por paseos marítimos onde, polo xeral, non se circula a máis de 30 km/h ou ben se esconden nunha estrada recta, visible e sen perigo ningún na que se podería circular a 100 km/h sen risco de ningunha clase para os demais, aínda que na realidade estea sinalizada a 50 km/h porque alí existe un galpón que non se usa, no que a alguén se lle ocorreu poñer un sinal de limitación de velocidade coa única finalidade de recadar fondos. Os condutores, ó ir pendentes da Garda Civil, non se fixan no que se deberían fixar e son eses despistes os que producen accidentes, as veces mortais. Outra medida para evitar accidentes sería que os coches estivesen en bo estado técnico de rodadura, con rodas e perfís axeitados, pastillas de freo en estado óptimo e con cambio de líquido de freo cada dous anos, cuestión que moi poucas persoas fan ou case se podería asegurar que ninguén.

P- Estades comprometidos co medio ambiente, tal e como sinalades na vosa web con estudos e consellos. Brevemente, que lles diriades aos condutores galegos que están pensando en aplicar medidas para contaminar menos e non saben como facelo?

R- Que acudan a un taller que teña os sistemas informáticas de Autoxuga e informaráselles de maneira axeitada sobre o que deben facer para reducir o gasto en mantemento do seu coche, e amais disto que contribúa a coidar a natureza. Temos que advertir que en temas tecnolóxicos non se trata de dar consellos, ten que ser o sistema o que faga os cálculos correspondentes para cada coche co gallo de que en cada intre se poñan os recambios axeitados aos quilómetros que ten o coche. Un exemplo ben doado de entender é que un neno, polo xeral, porase uns zapatos do número 20, ao ir medrando terá que poñelos do 26, 32, etc., e ao chegar a certa idade empregará unha talla de 42, 43, etc. Pois ao coche acontécelle igual. Non é o mesmo o aceite que se lle poña a un coche novo que a un que teña 200.000 kms, e o mesmo pasará co reaxuste da dirección, etc. E todo isto inflúe sobre o medio ambiente.

P- Sabemos que tamén tedes estudos sobre os mellores xeitos de levar a cabo unha compra ou unha venda na Rede. Que lle recomendariades de boas a primeiras a unha persoa que quere facerse cun coche a través de Internet? Credes que en liñas xerais se pode cualificar de "seguro"?

R- Que controle se a Web é de fiar ou non. Nós puxemos un apartado sobre o tema, mais cada día nos chegan consultas sobre alguén que se viu enganado e a feitos consumados non se pode facer ren. Que se informen antes de facer as compras. Nós habilitamos tamén un sistema de compras para que os clientes comparen o que lles ofrecen fronte ao que nós realizamos. Que se busque e se compare. Se cadra a vantaxe de Autoxuga é que a selección dos coches se fai a través dunha taxación obxectiva co seu certificado de calidade para garantía dos clientes, dado que empregamos os medios técnicos que fabricamos para facer a escolma dos coches.



Autoxuga ofrece na súa web métodos para tirar máis partido do combustible e contaminar menos.

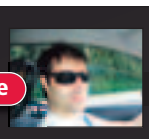
>> En Autoxuga estamos en constante evolución, a cada problema que xurde tratamos de darlle solución e introducímolo nos nosos programas para que os demais usuarios se beneficien dos progresos acadados: I+D+A

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



Iván Marante

Reportaxe gráfica

Ralishow Santiago

Pablo Rey foi un dos animadores do Ralishow de Santiago

Luís Penido, que viña de acadar o primeiro posto do grupo A na estrada, só puido disputar a segunda manga

Pablo Pazó espertou a nostalxia de moitos coa súa pilotaxe a bordo dun Seat 850 de 140 cv

Pedro Burgo foi o vencedor dun evento que acabou sendo unha competición de "drifting"

VIII Subida a Cortegada

A terceira posición da proba foi parar as mans do piloto Ourensán Diego Gómez–Alén

Silvinho Pirés estivo moi rápido durante toda a fin de semana acadando a terceira praza na EATC

Ogando acabou segundo nunha categoría de históricos algo deslucida

Para Megane o de Magdaleno, que coa 4ª praza da xeral confirma a súa melloría

Jaime Castro estivo moi competitivo durante toda a fin de semana acadando o 5 posto na fase A

24 Horas de Le Mans 2008

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

O valor dunha volta

Gran ritmo ó longo das 24 horas de Brabham, Turner e o madrileño Antonio García, circunstancia que permitiu ó seu Aston Martin levarse a categoría LM1.

Dende o 2000 Audi leva vencendo en Le Mans, ben co seu buque estrela, ben con marcas do grupo, como Bentley (2003). Desta volta Kristensen, que acadaba aquí o seu oitavo triunfo, Capello e McNish somentes obtiveron un xiro de vantaxe sobre o segundo clasificado.

Non faltou ilusión e ganas no debut do equipo español Epsilon Euskadi. Tras non poucos atrancos as dúas unidades rodaron en Le Mans, pero non poideron acadar o difícil obxectivo de rematar, abandoando nas primeiras horas do domingo.

Gran esforzo de Peugeot por levar a señera proba francesa. Un dos 908 HDI liderou a proba, pero finalmente tivo que claudicar nunha proba espectacular. Gené-Villeneuve-Minassian foron segundos, mentres que Montagny-Klein-Zonta ocuparon o chanzo máis baixo do pódio.

Pedro Luís Castañón

Mellorando no nacional, retornando a Galicia

Espectacular porte o do Nissan de Pedro Luís Castañón

O Primera ST podería competir en máis citas do galego nesta modalidade

TEXTO: Miguel Cumbraos

Pouco a pouco o santiagués Pedro Luís Castañón vaille tomando o pulso á súa espectacular nova adquisición. Estamos a falar do Nissan Primera ST, que este ano procura as primeiras prazas no estatal de montaña. Vehículo espectacular e potente, pero que require de correctas regulacións para o seu óptimo funcionamento.

A experiencia en Totana (Murcia) non foi moi satisfactoria. Porén, as cousas ben que cambiaron en Santo Emiliano (Asturias), onde o compostelán non estivo lonxe do podio: "En relación coa cita anterior melloramos cinco segundos e catro postos, números que poderían ser mellores de non ser por un bloqueo do cut-off, que nos impediu desenvolver a 1ª velocidade durante certos metros" valoraba o piloto.

Reorientar miras

Diversas circunstancias, e sobre todo os intereses dos seus patrocinadores, poderían facer mudar de rumbo a Pedro Castañón. O primeiro exemplo tivémolo na pasada Subida A Estrada -segunda manga do Campionato galego- onde liderou o apartado de turismos dende o sétimo posto da xeral, vencendo igualmente o Grupo P.

Costa arriba

Por Miguel Cumbraos

Outros recursos

Dende os seus comezos, Pedro Luís Castañón puxo nos ralis o seu punto de vista: Marbella, AX, Clío, vehículos de diversas ofertas promocionais onde obtivo diversos títulos que o converteron nun correcto "rei de copas".

Con todo, diversas circunstancias aterraron na súa vida que lle fixeron mudar de perspectiva. Había que dar prioridades a outros aspectos; malia a todo, as carreiras seguían estando presentes dun ou doutro xeito. Foi entón cando apareceu esa outra modalidade contra o crono: a montaña, onde se compite só, apurando cada milésima, en liñas xerais en estrada que tiran cara arriba.

E nesta variedade é na que se manexa o santiagués, que xa acumulou certa bagaxe entre "paellas", células fotoeléctricas e raís protectores. ZX, Xsara, os dous Citroën en versión Kit-Car; agora é a quenda do espectacular Nissan Primeira ST -un soño feito máquina- todo un privilexio para o parque rodante galego.

Anuario Autocross 2007

TEXTO: Fernando Cuadrado

O xornalista do motor Miguel Díaz "Chapi" presentou un libro necesario para os afeccionados ó Autocross. Tódolos datos da temporada pasada están recollidos nesta interesante publicación: "Anuario Autocross 2007".

Por outra banda hai que subliñar que os beneficios irán destinados á ONG SOGAPS (Solidariedade Galega co Pobo Saharaui, www.sogaps.org), unha entidade que entre outras cousas organiza a acollida de nenos de diversas familias Saharauis.

Xa sabedes, xa está nos kioscos esta publicación que é unha referencia imprescindible de todo o acontecido no Autocross galego na temporada 2007.

41 Rali de Ourense

Peugeot, si, pero...

Intratable Hevia na EVO Cup: tres probas, tres triunfos

Miguel Cumbraos

…O que, quizais, non interesaba é que en Ourense -quinta manga do ano- a firma do león acadara unha intratable vitoria, pero co coche satélite. O canario Monzón non deu opción nunha xornada de especiais moi esixentes e o típico calor desta provincia.

Fuster non puido loitar pola vitoria pero aguantou o segundo lugar

TU BODA

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

41 Rali de Ourense

O ferrolán Esteban Núñez non deu opción na nova Copa Suzuki

De novo Paz o mellor ourensán na chegada

Monzón e Deniz, no centro, obtiveron o seu primeiro triunfo en Ourense

O catalán Martí venceu de novo na Produción

Paso inicial por Melón, treito que abría a carreira…e primeiro golpe de teatro ó deterse o motor de García Ojeda. Baixa significativa dun dos favoritos a vencer (e único coche oficial de Peugeot) ausente o vigués Garre.

Para non desentoar, o relevo recolle ó 207 semioficial do canario Luís Monzón. Scratch aquí e alá, o veterano piloto cimenta un triunfo que nunca periga e que lle permite seguir estando nos postos dianteiros, consumida a primeira metade do ano.

Por detrás, intensa pelexa entre Fuster e Vallejo. O alacantino, pendente de estrear unha versión nova de motor, aguantou con rabia o empuxe final dos lucenses, que estreaban un novo composto de rodas e foron, como é habitual, de menos a máis. O seu resultado permite ó Porsche seguir encabezando a xeral provisional do campionato.

En terra de ninguén, Armide Martín situou ó seu Ferrari no cuarto lugar, por diante dun inspirado Pedro Burgo, primeiro na Copa de España d grupo N.

Hevia, mandando na EVO Cup, Vinyes, gañador na Clío Cup, Meira,

retrasado por unha picada e males da caixa de cambios, Aviñó e Paz (o natural de Carballiño, o mellor provincial) pecharon a lista dos dez primeiros nun rali coma sempre: duro.

Noutra orde de cousas, a manga ourensá -que concluíron un total de corenta e catro equipos- deixounos o éxito de Jordi Martí na Produción, feito que lle permite reforzar o liderado desta monomarca. O ferrolán Núñez non deu opción na segunda cita da nova Copa Suzuki, sendo para o balear Dameto a primeira praza dos históricos.

O terceiro posto dos Vallejo permítelles seguir liderando o campionato

Clasificación final

POSTO	PILOTO/COPILOTO	VEHÍCULO
1	LUÍS MONZÓN/JOSÉ C. DENIZ	PEUGEOT 207 S2000
2	MIGUEL FUSTER/JOSÉ VICENTE MEDINA	FIAT GRANDE PUNTO S2
3	SERGIO VALLEJO/DIEGO VALLEJO	PORSCHE 911 GT3
4	ARMIDE MARTÍN/CARLOS DEL BARRIO	FERRARI 360 RALLY
5	PEDRO BURGO/MARCOS BURGO	MITSUBISHI LANCER EVO IX
6	ALBERTO HEVIA/ALBERTO IGLESIAS	MITSUBISHI LANCER EVO IX
7	JOAN VINYES/JORDI MERCADER	RENAULT CLIO R3
8	ALBERTO MEIRA/ÁLVARO BAÑOBRE	MITSUBISHI LANCER EVO IX
9	MANUEL AVIÑÓ/NACHO AVIÑÓ	PORSCHE 911 GT3
10	JAVIER PAZ/JOSÉ R. SEOANE	MITSUBISHI LANCER EVO IX

Até 44 clasificados.

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 armada galega no Campionato de España de Fórmula 3

Difícil progresión

Para uns foi a aposta deste ano, para outros o recurso ó que aferrarse. Os tres saben do tirón deste campionato, que medra e de cada volta conta con máis presenza internacional. Porén, tamén son coñecedores da dificultade para avanzar e do nivel de pilotaxe que hai entre os seus representantes

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

Falamos do Nacional de F-3 onde -amais de ingleses, suízos, italianos, franceses e suramericanos- hai unha boa pegada española, con tres galegos en equipos diversos. O ourensán Abadín, o lucense Alonso e o pontevedrés Míguez son a nosa representación, descubrindo ós poucos a competitividade desta opción.

Despois de moitas xestións José Luís Abadín pechou o orzamento e puido ter un oco no Dallara F308 do equipo Novo Team. Con experiencia na Master Junior, o ourensán saldou estas tres primeiras citas co atranco de non obter un posto acorde nas mangas de clasificación, o que condicionou os seus resultados en carreira.

Situación semellante vive o lucense José Antonio Alonso, baixo as cores da estrutura vallisoletana Q8 Oils Hache Team. Varios foron os problemas que minguaron o seu rendemento, sobresaíndo en Spa, onde asinou a segunda volta rápida na carreira do domingo.

Outras historias conta o pontevedrés Celso Míguez. A piques estivo de correr en GP2, mais finalmente pecháronse as portas no derradeiro intre, non callando tampouco outras opcións internacionais. Meycom propúxolle este certame, competindo co preparador madrileño dende a segunda reunión e asinando na terceira –Albacete- os seus primeiros seis puntos.

Con moita tempada aínda por diante, salientando as dúas visitas ó trazado urbano de Valencia e unha saída á pista francesa de Magny Cours, os nosos representantes seguirán dando guerra nunha competición que exportou e exportará pilotos a categorías superiores.

Míguez aceptou a oferta de Meycom e sumou os seus primeiros puntos

Os problemas están a condicionar as actuacións de Abadín

Adeus a Pep Bassas

Pep Bassas que fora –entre outros títulos- Campión de España de Ralis de 1989, finou o sábado 28 de xuño de 2008, vítima dunha prolongada enfermidade. Bassas foi un xenuíno representante da canteira de pilotos do RACC. Quedou subcampión do Volante RACC en 1983 e, un ano máis tarde, proclamouse campión absoluto de Cataluña co R-5 Copa.

En 1984 deu o pulo ó Campionato de España e adxudicouse o título de Grupo N ó volante dun R-11 Turbo. Sempre apoiado polo RACC, en 1986 comezou a súa relación deportiva con BMW -primeiro co 325i e logo co M3- recollendo arreo diversos triunfos: o título nacional de ralis (1989), o subcampionato (1988, 1990 e 1991) e a terceira posición (1987), un palmarés de soño.

Á carón de BMW, Bassas orientou a súa carreira cara os circuítos, onde amosou de novo a súa valía acabando como subcampión (1991), terceiro (1992 e 1994) e quinto (1993) do Campionato Nacional de Turismos. Tras a retirada da firma xermana da competición en España, Bassas seguiu ca súa andaina percorrendo todo tipo de carreiras, gañando finalmente o Campionato de España de Turismos en 1997.

Unha das súas últimas competicións como piloto profesional tivo lugar en 1995, foi no Rali Cataluña-Costa Brava (Rali de España) onde –cun M3-Radiant– deixou clara a súa calidade e espectacularidade como piloto ós mandos do seu fiel BMW M3, terminando a carreira cun noveno posto.

Bassas é un home extraordinariamente querido polo mundo do automobilismo español, mostra disto é que en internet existen multitude de páxinas e blogs dedicados á súa persoa. A súa desaparición é unha gran perda para o automobilismo de competición deste país.

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

Un pouco máis preto

XXI Rali Cidade de Narón

Abonado ó terceiro posto, **Vilariño** desta volta foi quen de ser segundo, mellorando o rendemento do seu Punto. A súa ausencia por problemas administrativos en Cambados tivo a compensación no encontro naronés.

Catro ralis e tres vitorias, dúas delas en citas de máximo coeficiente. Os irmáns **Burgo** poden sentenciar axiña o campionato e, deste xeito, levarse o primeiro título autonómico para as súas vitrinas.

Cando hai ilusión e amor por algo, as barreiras son franqueables. O lucense **Avelino Basanta** -con considerables minusvalías- estreou un *Ka Kit-Car,* co cal foi segundo na división sexta.

Retorno á competición para **Andrés Fraga**, que dispuxo da unidade de Suzuki Swift que xa levaran outros coñecidos pilotos. Experimentos sobre un coche pequeno que permitiron ó das Pontes rematar no posto cincuenta e un.

Pazó, Iglesias e agora **Grandal**. Variedade no Volante RACC, que esta vez veu a vitoria dun piloto local. Grandes doses de emoción nesta oferta promocional, que segue a ensinar pelexas ó segundo entre os seus habituais.

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Riscos, sempre

Se hai unha proba que pode presumir de ser a mellor organizada, esa é a de Narón. Pola contra, se hai un rali que semella ter o mal de ollo enriba, é tamén o da cita de Ferrolterra. Dan conta diso: edicións salpicadas por treitos cheos de aceite, o infortunio dun incendio que remata coa morte dun copiloto, e este ano unha serie de acontecementos que mancharon o seu sempre axeitado desenvolvemento.

Abofé que o automobilismo é un deporte de alto risco, como sabemos todos. Porén, para que todo funcione ben teñen que darse unha serie de factores, como son: o completo despregamento de medios por parte dos organizadores e a suma obediencia dos espectadores. Con todo, poden acontecer cousas coma as de Narón, que outorguen ás nosas carreiras unha imaxe gratuíta que non é sempre acorde coa realidade.

O famoso voo do 106 no rasante de Recemel, ten que facernos reflexionar a todos: ós pilotos, que ás veces se toman riscos innecesarios para facer cousas fermosas de cara á galería. Ós afeccionados, para extremar máis aínda as precaucións. Ós organizadores, para reforzar medidas a prol da seguridade. E ós entes federativos, para estudar diversos temas coma: o número de inscritos, os requisitos das licencias, a formulación dos ralis. Polo ben de todos.

SIENTE LA POTENCIA DE LOS NUEVOS MOTORES TURBO TESTADO POR RAIKKONEN Y SCHUMACHER
NUEVO BRAVO 1.6 DIESEL MULTIJET POR 15.750€.
Descubre los nuevos motores Turbo del Fiat Bravo, más potentes y con menor consumo.
6 AIRBAGS > FAROS CON CORNERING > CRUISE CONTROL > RADIO CD > AIRE ACONDICIONADO
HASTA 2.500€ DE AHORRO EN TODA LA GAMA BRAVO
www.fiatbravo.es 900 342 800
NOYASTAR, S.L.
Vía Edison, 3 - P.I. El Tambre
Tel. 981 57 77 78
Santiago de Compostela.
www.grupoNoya.com

Tempo de ilusións

Montaña: Cortegada e Chantada

Cortegada, no ribeiro ourensán, e Chantada, na Ribeira Sacra lucense, deixaron o campionato galego de subidas para sufrir inspección para o nacional. As normas federativas, como no campionato de España, menguaron considerablemente a participación, que na primeira carreira non chegou ós vinte coches, e na segunda non alcanzou os corenta.

En Cortegada triunfo nas dúas fases do estatal para o Audi do asturiano "Tano", seguido no pódio de Aznar e do ourensán Gómez Alén. Outros triunfadores foron o cántabro Fernández (CM), o portugués Pires (EATC) e o coruñés Encinas (Históricos).

Unha semana despois Chantada, que celebraba a súa trinta e cinco edición, sufría o mesmo exame, vendo como o veterán López Fombona lideraba o apartado do nacional, seguido por Aznar e o piloto de Dumbría, Manuel Senra. Na popular subida do sur lucense triunfaban igualmente Castro (GT), Dobarro (Trofeo), o citado Encinas (Históricos) e o asturiano Jesús Álvarez (CM).

Os Audi –na foto López Fombona– venceron no apartado de turismos

Espectáculo en mans dos pilotos de CM, como é o caso do astur Jesús Álvarez

EURO NCAP
SEAT
¿Y SI LA TECNOLOGÍA CREASE UNA NUEVA FORMA DE BELLEZA?
Cuando empezamos a diseñar el nuevo Ibiza nos hicimos una pregunta: ¿es posible crear un coche que sea una obra maestra del diseño y además incorpore la tecnología más avanzada? El nuevo Ibiza ya está en tu Concesionario y, con él, todas las respuestas.
NUEVO SEAT IBIZA. LA PERFECTA UNIÓN ENTRE BELLEZA Y TECNOLOGÍA.
Consumo ponderado: 4,5-6,6 l/100 Km, emisiones CO2: 119-157 g/Km. Imagen acabado Sport.
seatibiza08.es
COMPOSTELA MOTOR, S.A. C. MILLADOIRO - BALCAIDE, S/N - SANTIAGO DE COMPOSTELA - TELF. 981 531 243 - ABIERTO SABADO TODO EL DIA