Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Novo Lancia

Elegancia suprema

>> Páxs. 10 e 11

Índice

Ráfagas	2
Editorial	3
Seat León e Altea	5
Novas	6-7
Anticrise	8-9
Historia	14-15
Galicia	16 e 21
Clásicos	22-23
Dakar	20 e24

Nº1 en matriculaciones de Todoterreno por Tercer Año Consecutivo.

Por sus motores Turbodiésel y Gasolina.
Por su diseño innovador.
Por sus elementos de seguridad.
Por su fiabilidad.
Por su Red de Concesionarios.
Gracias a gente como tú.

Oferta válida para vehículos en stock hasta el 30/04/09. La imagen del vehículo no se corresponde con el vehículo ofertado. *PVP en Península y Baleares. Incluye I.V.A. e I.E.M. No incluye transporte, pre-entrega ni gastos de matriculación. Gama Grand Vitara. Consumo Extra-urbano: desde 6,2 L. / 100 Km. Emisiones CO_2: desde 189 g. / Km. Datos ANIACAM de matriculación diciembre 2008.

Ahórrate hasta 2.730€

Way of Life!

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

Impresionante. La potencia entra por los ojos, la línea, el diseño, ¿bonito, verdad? Es uno de los coches más innovadores del momento. Pero lo importante va por dentro. Nadie puede imaginar la tecnología que Citroën ha desarrollado en el nuevo C5 hasta que no toma el mando. Conducirlo es vital para entender lo que significa excelente. En dos palabras, "très Bonn".

NUEVO CITROËN C5. CARÁCTER ALEMÁN. ESPÍRITU FRANCÉS.

CITROËN C5 TOURER

Consumo mixto (L/100 Km.) / Emisión CO_2 (grs./Km.): C5: 5,8- 10,8 / 149- 248.

NUEVO CITROËN C5

VENGA A VERLO A:
Noyamóvil
www.grupoNoya.com
SANTIAGO . 981 577 777

Exemplo de financiamento da marca

>> G 650 GS: desde 60 €/mes. Entrada: 2.294 €. Prazo: Select a 36 meses. Cota final: 3.345 €. TAE: 4,77%.

Oferta de BMW Motorrad

f 800 s

g 650 gs

BMW Motorrad realizará unha campaña especial de prezos ata o mes de abril. Unha boa oportunidade de adquirir unha das súas máquinas a un bo prezo, xusto ás portas da tan anhelada primavera. Así mesmo tamén oferta un financiamento para mercar calquera destas motocicletas.

k 1200 gt

Modelos ofertados

Proba	*Resultado*
R 1200 GS	13.550 €
F 800 S	8.500 €
G 650 Xcountry	5.950 €
G 650 Xmoto	7.500 €
G 650 Xchallenge	7.150 €
K 1200 R	13.200 €
K 1200 R Sport	13.600 €
K 1200 S	15.500 €
K 1200 GT	16.800 €

Xornada terceiromundista na Galicia do século XXI

CARTAS AO DIRECTOR

Domingo 25 de xaneiro,os medios de comunicación (sen excepción) advirten ós cidadáns que, pasado o peor do temporal, aínda seguimos en alerta por vento e chuvia en boa parte da comunidade galega. Pode haber neve por riba dos 800 metros na montaña de Lugo e Ourense.

Teño que facer unha viaxe Lugo-Santiago, e ó mediodía volvo consultar as predicións. Non hai risco de neve , aínda que recomendan precaución por vento e chuvia. Inicio a viaxe. Ó saír de Lugo neva moderadamente. O chan está moi mollado e a neve non calla na estrada. Por ocasións anteriores (tamén sen aviso) temo atopar neve en Guitiriz ou mesmo antes de chegar a Teixeiro. Finalmente paso sen problemas, aínda que as precipitacións son de auga-neve.

Xa circulando pola Nacional 634, repito, unha estrada nacional, e pasado o primeiro quilómetro de Teixeiro comeza a nevar copiosamente. A estrada totalmente curberta de neve e os coches coas luces de urxencia, parados. A ringleira chegou a máis de un quilómetro preto dunha curva perigosa. Chamo ó Centro de Xestion de Tráfico da Coruña para avisar e aténdeme unha operadora moi amable. Doulle os datos e en 15 minutos aparece a patrulla da Garda Civil. Eu, coma outros condutores xa me apartara da estrada porque considerei que baixar esa curva era perigoso. Un dos axentes di que con coidado se pode pasar, pero tres minutos despois cortan a estrada nas dúas direccións.

No tempo da espera chamo ó 112 para advertir que a estrada esta "pechada", a operadora dime que se xa o sabe tráfico para que chamo. Explícolle que chamo porque en ningunha emisora de radio están dando o aviso e estamos a falar dunha estrada nacional moi transitada.

Dúas horas e media despois pasa a máquina quitaneves. Unha pasada deixa a estrada con menos neve, pero con moita neve dura e xeada. Arríscome e paso pero en primeira e co pé fóra do acelerador.

A pregunta é a seguinte: unha persoa informada e preocupada pola súa seguridade na estrada, ONDE DEBE CHAMAR PARA SABER SE PODE SAÍR Á ESTRADA?!

Século XXI, sociedade da información, Plan Galego de Urxencias, servizo 112… PARA QUE VALE TODO ISTO?

Unha cidadá cabreada

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

Sumando poderían subir as vendas

No último mes as vendas volveron baixar. Fixérono en máis dun 40 por cento no conxunto de España. En Galicia a caída foi menor, dun 28 por cento.

Para que se fagan unha idea: este pasado mes de xaneiro vendéronse 50 coches menos ó día que no mesmo período de 2008. Así as cousas fabricantes e vendedores volven pedir un novo Plan Prever, con axudas directas á compra dun vehículo novo. Unha iniciativa que xa puxeron en marcha outros países europeos como Portugal, Francia, Italia, Austria, Romanía e tamén, a locomotora europea da economía, Alemaña. Todos eles contemplan axudas directas para adquisición dun vehículo novo que van dende os mil ós 2.500 euros, como no caso teutón.

Precisamente estas axudas do goberno alemán están repercutindo positivamente na industria galega da automoción. A planta do Grupo PSA Peugeot-Citroën en Vigo vai producir en marzo máis coches dos que tiña previsto, o que supón pechar cinco días menos do anunciado. De feito o expediente de regulación de emprego afástase polo de agora da planta olívica, grazas a unha repunta da carga de traballo para as dúas liñas (C4 Picasso e Berlingo e Partner) durante o citado mes. Isto é debido ós novos pedidos que chegan do norte de Europa. A pantasma do ERE podería afastarse, polo tanto, ata o verán. A onde xa chegou foi á factoría do Grupo PSA de Villaverde, en Madrid. Ata o momento libráranse dos recortes na produción e no emprego. Agora anuncian tamén unha regulación laboral.

Unha situación que en todo o país afecta xa a 100.000 traballadores. As cousas poden agravarse se seguen caendo as vendas. En xaneiro saíron dos concesionarios 40.000 automóbiles menos a pesar do Plan VIVE 2. Unha iniciativa do Goberno que contempla axudas ó financiamento aínda que con condicións. Debe entregarse un coche de máis de dez anos de antiguidade, o prezo do vehículo novo non pode superar os 30.000 euros e ademais debe reunir determinados requisitos medioambientais. Ós primeiros 10.000 euros a devolver non se lle aplica ningún tipo de xuro. Mais fabricantes e vendedores insisten en que a solución está nas axudas directas á compra nun momento no que se está a vender o mesmo que hai trece anos.

A falta de financiamento por parte dos bancos e das financeiras é outro obstáculo á hora da compra. Jesús Chenel, director xeral do Grupo Noya, di que "A maioría dos automóbiles que se mercan son financiados. Hai uns anos de cada 100 solicitudes presentadas para financiar 85 eran aceptadas. Hoxe inverteuse esta tendencia só se aceptan o 15 por cento".

Todo isto fai que se resintan distintos sectores que xiran ó redor dos coches. Como por exemplo os salóns do automóbil. A situación é tal que as principais marcas do país xa anunciaron que non estarán no Salón de Barcelona. Tamén, máis preto de nós, o Salón de Vigo periga se non se conseguen axudas oficiais para os expositores. A organización anda xa na procura de financiamento. De momento só está confirmado o patrocinio de Caixanova. Se non chegan os cartos, témese que as marcas confirmadas, unhas vinte, se volvan atrás, segundo nos confirmou o responsable do evento, José Enrique Elvira.

Mentres que todo funciona como un efecto dominó, hai marcas e concesionarios que fan ofertas imaxinativas e nunca vistas ata o de agora. Como é o caso de Hyundai con ese Plan Anticrise que presentamos nas páxinas deste número. Pero necesítase moito máis: un Plan Renove auténtico, unha rebaixa do imposto de matriculación e maiores facilidades por parte de todas as entidades de crédito. Sumando todo sería un momento histórico para facer a mellor compra dun automóbil. Seguro que as cifras de vendas subirían espectacularmente.

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: Ímoslle dedicar uns cantos espazos a un tema de grande importancia na seguridade como son os freos. Don Tráfico, ¿pode darnos unha definición dos freos e do seu funcionamento?

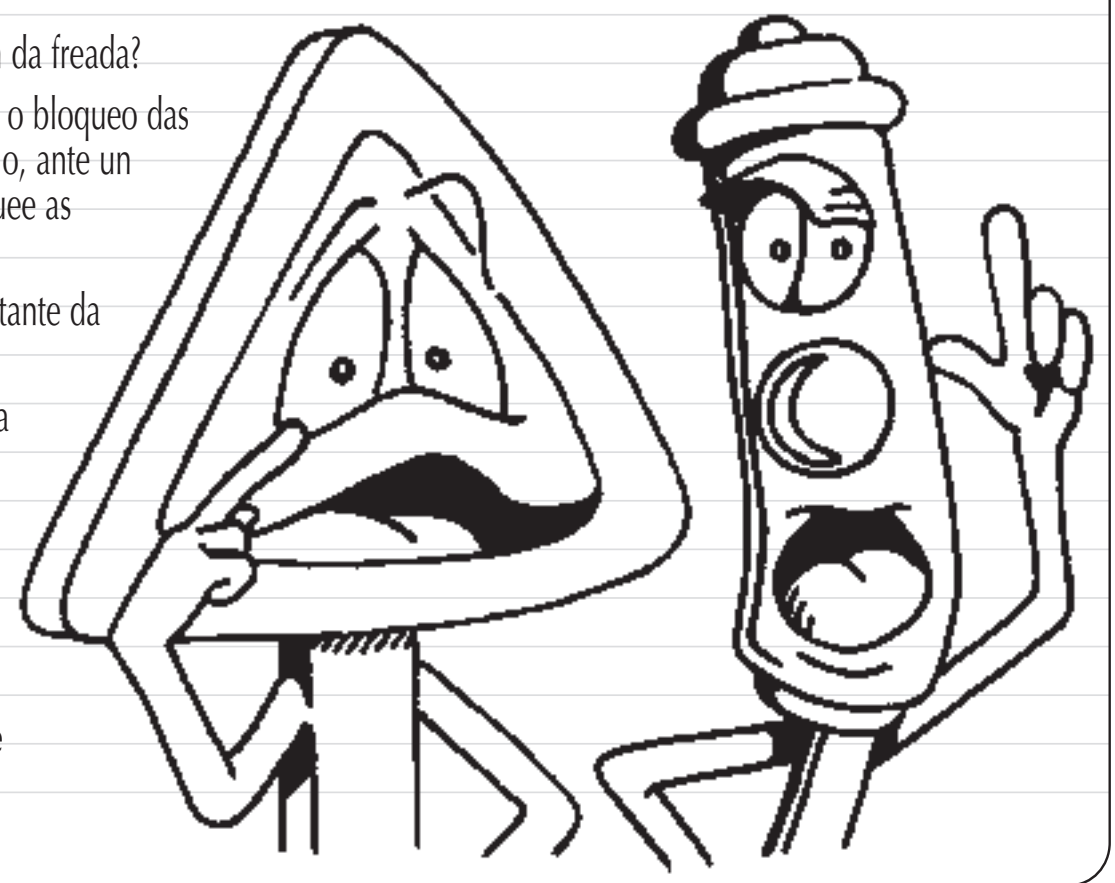
Don Tráfico: Os freos permiten a detención completa do vehículo dentro duns factores de espazo e tempo, ó transformar a enerxía cinética ou de movemento en calor. O sistema máis utilizado nos turismos é o chamado hidráulico. Debe ter en conta que para un funcionamento eficaz, é dicir, para a detención do vehículo dentro dunhas marxes adecuadas, a capacidade de adherencia entre os pneumáticos e a calzada debe ser a adecuada.

Don Prudencio: Hai dispositivos que facilitan a acción da freada?

Don Tráfico: Si, é o caso do ABS, un sistema que evita o bloqueo das rodas. O ABS logra que o sistema de freada do vehículo, ante un accionamento brusco ou freada de urxencia non bolquee as rodas.

Don Prudencio: Así se consegue unha redución importante da distancia de freada?

Don Tráfico: Este feito non ten moita influencia sobre a distancia total de detención, mais permite ó condutor manobrar con facilidade (manobra de esquivamento), evitando, se o vehículo non se detén no espazo necesario, o choque contra o obstáculo polo que se iniciara a freada de urxencia.



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

O Skoda Octavia cumpre medio século

O primeiro modelo saíu da fábrica de Mladà Boleslav en 1959

Cincuenta anos separan a estes dous Octavia

TEXTO: Brais García
FOTOS: Sprint Motor

O Octavia, o modelo máis vendido de Skoda, celebra o seu 50 aniversario este ano. A produción do primeiro vehículo lanzado con este nome, sucesor do Skoda 440 tamén coñecido como "Spartak", iniciouse en xaneiro de 1959.

"O noso novo vehículo ten un novo nome, chámase Skoda Octavia, e é o oitavo modelo producido pola nosa industria nacional", explicaba o xornal de Skoda "Ventil" no número do 6 de xaneiro de 1959.

As nomenclaturas dos vehículos, ata ese momento numéricas, foron substituídas por nomes. O Skoda 440 pasou a chamarse Octavia, o 445 foi rebautizado como Super e o 450 foi chamado Felicia. Sen embargo, os cambios foron algo máis que novas nomenclaturas e melloras menores dos vehículos. Os deseñadores de Skoda tamén redeseñaron os eixes dianteiros de todos os vehículos da marca ese ano xa que os amortecedores dianteiros foron substituídos por amortecedores telescópicos. "Os amortecedores telescópicos tamén se poden usar no eixe traseiro pero non estaba probada a súa eficacia, polo que a compañía finalmente mantivo esa configuración traseira", afirma Lukás Natchtmann, Director do Arquivo de Skoda Auto.

O nome volveu a rexurdir despois de 1989 e a gama Octavia foi a primeira en ser desenvolvida trala compra de Skoda polo Grupo Volkswagen. Os primeiros deseños e o primeiro concept car foron realizados no 1992 e o vehículo foi lanzado no 1996. A versión Combi (familiar) introduciuse dous anos máis tarde seguida pola versión 4x4.

No ano 2000 lanzouse unha versión renovada do Octavia que se segue producindo baixo o nome de Octavia Tour e, en febreiro de 2004, a marca checa lanzou a segunda xeración do Octavia que foi redeseñada no 2008.

O maior fabricante de vehículos da república Checa vendeu máis de 2 millóns de Octavia en todo o mundo e actualmente ofrece unha ampla gama de versións incluíndo as deportivas RS e a todocamiño Scout.

Seat presentará os novos León e Altea 2009 no vindeiro Salón de Xenebra

Altea XL
Altea
León

O Salón do Automóbil de Xenebra, que se celebrará entre o 5 e o 15 de marzo de 2009, é o lugar escollido por Seat para presentar en primicia mundial os novos León e Altea 2009. Desta forma, a gama media da marca protagoniza unha importante evolución cuns novos acenos de identidade se aprecian na parte dianteira e traseira das diferentes carrozarías, así como a nivel de motorizacións, cunha gama de propulsores totalmente actualizada na que se inclúen as mecánicas Diésel "common rail". Todo iso combinado cun elevado nivel de equipamento no que salienta a incorporación de sofisticados elementos de confort e seguridade.

TEXTO: Brais García
FOTOS: Sprint Motor

Ao igual que na cuarta xeración do Ibiza e no novo Exeo, o concepto "Arrow Design" marca o aspecto exterior no León e Altea 2009, a súa estética mantén os trazos de identidade propios dos seus antecesores, pero con interesantes novidades de deseño.

Cunhas liñas máis fluídas e elegantes, salienta a incorporación dunha nova calandra co logotipo de Seat de menores dimensións e un arco cromado máis estilizado, os faros de maiores dimensións, os renovados espellos retrovisores, as pinas de moderno deseño e, na zaga, a luneta traseira foi ampliada, conseguindo unha notable mellora de visibilidade, modificándose tamén o portón e os pilotos, entre outros elementos. No interior, tanto o taboleiro de instrumentación como a consola central e os paneis das portas recibiron importantes modificacións tanto a nivel de acabados como de materiais empregados, conformando un habitáculo moderno e moi ergonómico.

Sistema XDS

A incorporación do sistema XDS á oferta do Seat León 2009 supón efectuar un salto cualitativo no que se refire a confort e seguridade de condución. Este sistema electrónico traballa en conxunción co ESP e actúa a modo de diferencial autoblocante, mellorando o comportamento do coche en situacións de perda de tracción ao frear a roda que perde adherencia.

Toda unha novidade no novo vehículo da compañía que estará combinada co concepto "Chasis Áxil" tan característico da marca, o que permitirá unha condución eficaz en calquera situación.

Motores e "common rail"

O abano de elección entre as motorizacións dos novos León, Altea e Altea XL estará composto por un total de dez mecánicas diferentes, cinco de gasolina e outras tantas de gasóleo caracterizadas por unha notable evolución en todos os aspectos, principalmente no que atinxe a prestacións e redución de consumos e emisións.

Entre os modelos de gasolina a chegada do potente propulsor 2.0 TSI de 211 cv acapara toda a atención, mentres que en canto ás mecánicas Diésel a gran novidade é a chegada do "common rail" ou conduto común, concretamente no motor 2.0 TDI de 170 cv. Así mesmo, as versións equipadas co cambio automático secuencial DSG -que agora tamén se oferta para o motor 1.8 TSI de 160 cv coa variante de 7 velocidades- incorporarán o accionamiento dende o volante mediante levas.

Interior León

Equipamento

Coa chegada das versións 2009, a oferta dos Seat León, Altea e Altea XL unifícase e, agora, as tres variantes ofrecen os mesmos equipamentos de serie cos acabados Reference, Style e Sport. Pola súa banda, o León suma á súa oferta unha versión máis deportiva: FR.

Os novos vehículos da compañía ofrecerán un equipamento moi amplo e repleto de posibilidades. Así, ademais do sistema XDS -exclusivo do novo León 2009- salienta a incorporación de elementos como o Hill Hold Control ou sistema de axuda en pendentes, faros Bi-xenon con sistema AFS e luz de día, un novo climatizador e novo equipo de audio, faros antinéboa con función de luz estática de xiro (cornering), sensores de aparcamento na parte dianteira e traseira e sistema óptico de aparcamento visible a través do novo sistema de navegación.

Así mesmo, os tapizados dos asentos son novos en todas as versións, coa posibilidade de elixir tapicería de coiro negro, e adicionalmente para os León ofrécese unha nova tapicería de coiro en cor cognac e nas versións FR unha combinación entre téxtiles negros (para as laterais do asento) con Alcántara en cor vermello ou prata para a parte central.

Por último, e no que fai a seguridade activa, os novos León e Altea 2009 inclúen todas as axudas electrónicas. ABS + TCS e ESP con asistente de freada de urxencia (EBA) estarán dispoñibles de serie en toda a gama.

Fiat pensa en verde: motores GLP

Fiat quere pór no noso mercado 3 modelos propulsados por Gas Licuado do Petróleo (GLP). Os protagonistas serán: o Panda, o Punto e o Bravo, dispoñibles nos concesionarios a partir do segundo trimestre de 2009.

Que é o GLP? Trátase dun hidrocarburo tirado do petróleo cru ou ben por extracción, derivando: ben do gas natural ou ben do petróleo. Que vantaxes achega este combustible? Xera menos emisións que a gasolina e o gasóleo, non produce partículas PM10, diminúe as vibracións e o ruído no motor, menor consumo que un gasolina ou un diésel, maior duración do motor, menos cambio de aceite e -fronte ó gas natural- posúe unha maior rede de distribución.

Máis polo miúdo, o Panda virá cun motor 1.2 de 60 cv; o Punto (en 3 ou 5 portas) contará cun propulsor de 1.4 con 77 cv e, por último, o Bravo traerá unha motorización de 1.4 con 90 cv.

Os utilitarios escollidos por Fiat para representar esta nova achega ecolóxica estarán dotados dunha dobre alimentación GLP-Gasolina. Cómpre salientar que estes vehículos teñen a opción de ser alimentados a gasolina, este paso pódese efectuar durante a marcha mediante un botón específico, sempre pensando na autonomía do condutor.

Praktik: o vehículo de traballo de Skoda

Skoda vén de pór no mercado nacional o Praktik, un vehículo encamiñado ao ámbito profesional e o primeiro que a marca checa deseña co fin de abrirse un firme camiño no mercado dos comerciais lixeiros. O punto forte do Praktik é a accesibilidade: ten portas laterais de apertura exterior, incorporadas de serie, que facilitan o labor cotián de carga e descarga. Asemade, incorpora axustabilidade na parede entre os asentos (aumentándose a comodidade do condutor e a rendibilidade da área de carga). O novo vehículo de Skoda tamén achega características que fan honra ao seu nome: máis espazo na zona de carga, xanelas laterais con paneis que aseguran a carga, seis aneis de suxeición, chan non esvaradío e unha grella na ventá posterior (opcional) que evita o contacto co cristal. O Praktik sae ao mercado cunha única motorización: 1.4 TDI con 70 cv de potencia e emisións de CO2 de 139 g/km. O prezo do novo vehículo de Škoda é de 13.020 euros.

Lancia e Armand Basi visten o novo Ypsilon

Coches e moda seguen a desenvolverse parellos, paralelos e, en ocasións, tocándose. Así o veñen de confirmar Lancia e Armand Basi cunha aposta automobilística-chic concreta e conxunta: o Ypsilon Armand Basi. O vehículo, froito dunha colaboración con nomes propios (no seu deseño percíbese a man de Markus Lupfer, deseñador da casa catalá), aparece no mercado coma un Ypsilon 1.3 Multijet de 75 cv Ecocollection pero cos distintivos dun acabado especial: inclúe logos Armand Basi no exterior e máis no interior (no cadro de mandos), así como tamén na propia chave do coche. A totalidade das unidades desta serie limitada (100) e exclusiva son de cor extra serie Blanco Raffaello con asentos en pel con Alcantara Starlilte en negro e con costuras prateadas.

Polo que respecta ao interior, inclúe o pomo da panca de cambio e os ribetes das alfombriñas en cor prata, presentándose o cadro de mandos e as portas revestidos en pel negra. No equipamento, salientar o coidado posto na escolma de elementos opcionais. O novo Lancia Ypsilon aparece no mercado cun prezo de 16.000 euros.

Seat en cor, novos Color Edition

Seat estende o abano da proposta Ibiza SC coa presentación das versións Color Edition, o propósito: máis personalidade para o Ibiza SC. Se falamos de cambios, no exterior atopamos dúas posibilidades en canto a cor: o Laranxa Lumina e o Azul Galia; salientar as pinas de 17 polgadas e o teito en cor negra. No interior, acabados a xogo coa cor da carrozaría (panca de cambios, paneis das portas, aros dos difusores). O equipamento opcional constará de airbags de cabeza e laterais, climatizador, faros Bi-xenon, AFS, lavafaros e porto USB, Bluetooth.

Os modelos Color Edition estarán dispoñibles só na versión Sport, as motorizacións serán 2 para os gasolina (1.4 de 85 cv e 1.6 de 105 cv) e 2 máis para os diésel (1.9 TDI de 90 cv e 1.9 TDI de 105 cv). O Color Edition en Laranxa Lumina xa está nos concesionarios Seat, mentres que para mercar o Azul Galia haberá que agardar até mediados de febreiro. En canto ós prezos, dicir que o modelo gasolina 1.4 de 85 cv custará 14.930 euros, o gasolina 1.6 de 105 cv 15.720 euros e, se falamos dos diésel, o 1.9 TDI de 90 cv 15.915 euros e o 1.9 TDI de 105 cv 16.485 euros.

Informar que o novo Ibiza con cambio DSG de 7 velocidades xa está á venda, cun motor de gasolina 1.6 de 105 cv nos acabados Reference, Style e Sport.

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

Insignia Sports Tourer

O Insignia, co seu deseño dinámico e a súa sofisticada tecnoloxía, mantense na súa promesa de rexuvenecer o interese pola marca. Sexa cal fose o estilo de carrozaría – sedán 4 portas, berlina 5 portas ou Sports Tourer (familiar)– o deseño do coche expresa claramente a estratexia de Opel de facer a tecnoloxía avanzada e o deseño atractivo accesible a un gran número de clientes.

O Sports Tourer chegará ao mercado tralo Salón Internacional do Automóbil de Xenebra. A partir dese momento, todos os Insignia contarán con dúas novas motorizacións: O innovador propulsor 2.0 litros diésel Biturbo con sistema de combustión CleanTech e 190 cv, e o 1.6 litros turbo de cilindrada optimizada que ofrece 180 cv.

Seat Exeo

O Seat Exeo xa está dispoñible na rede comercial cunha oferta que contempla inicialmente tres propulsores de gasolina -1.6 de 102 cv; 1.8 de 150 cv e 2.0 TSI de 200 cv- e dous Diésel -2.0 de 143 e 170 cv- con filtro de partículas DPF e, por primeira vez, coa tecnoloxía "common rail" ou conduto común. Todos eles están asociados a transmisións manuais de 6 velocidades.

Os prezos oscilan entre os 21.990 €que presenta o propulsor de gasolina de entrada, o 1.6 de 102 CV e os 28.450 €que ten o motor Diésel 2.0 CR de 170 CV.

A versión familiar do novo Exeo, denominada Exeo ST, comercializarase antes do próximo verán cunha gama de motores e equipamentos idénticos aos da versión de catro portas.

Citroën. Novo logo e nova liña de automóbiles

Citroën presentou simultaneamente en 34 países do mundo, a súa nova imaxe de marca. Os chevrones están, a partir de agora, liberados do seu marco e en tres dimensións. Toman relevo e gañan en forza.

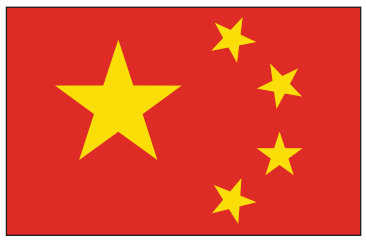
Unha nova liña de produto: a DS. Esta liña de vehículos distintivos caracterízase por apostas fortes en termos de estilo, de dinámica e de uso. Apostas que, naturalmente, implican unha revalorización, pero unha revalorización que será realista. O concept car DS INSIDE é o primeiro exemplo desta nova liña. Esta chamarase DS e os tres modelos DS3, DS4 e DS5. Trátase dunha denominación específica, que no futuro podería ser unha nova marca.

CITROËN

BREVES

• **O Grupo Hidróxeno,** pertencente á Universidade Pública de Navarra (UPNA), logrou adaptar, por primeira vez en España, un motor de turismo para que funcione con hidróxeno, o que supón un fito de cara a futuras aplicacións enerxéticas. O motor desenvolvido foi probado no banco de ensaios de motores de combustión da Universidade, e chega a rexistrar 5.000 rpm cunha potencia suficiente para acadar os 140 km/h, todo cun tubo de escape que só emite vapor de auga.

• **A industria cementera,** a da reciclaxe e a de automoción traballan nunha iniciativa que ten por obxecto empregar residuos non reciclables de vehículos vellos na produción de cemento, en substitución dos combustibles fósiles o que, segundo os seus cálculos, permitirá o aforro anual dunhas 80.000 toneladas de petróleo e 100.000 de carbón.



• **China** superou por primeira vez a EUA como maior mercado mundial de vehículos, ao confirmarse esta semana que vendeu 735.500 coches no mes de xaneiro, 78.524 unidades máis que as vendidas en EUA durante o mesmo período. A pesar de que a venda de vehículos no xigante asiático baixase un 14,85% respecto a xaneiro de 2008, estes resultados foron suficientes para que o mercado chinés se situase o mes pasado por riba do estadounidense, que rexistrou nese período a súa cifra mensual máis baixa desde 1982.

Diego Gutiérrez-Colomer

Director xeral de Hyundai España

Apoio ós desempregados

Iniciativa anticrise de Hyundai

Diego Gutiérrez na presentación do "Plan anticrise" de Hyundai

A marca surcoreana Hyundai puxo en marcha a primeiros de febreiro unha medida coa que pretende beneficiar ós seus clientes que queden no paro nos vindeiros meses. Os clientes que se beneficien desta medida non terán que realizar ninghuna aportación económica nin verán aumentado o prezo do vehículo ou as súas condicións de financiamento. Ademais, ten un carácter universal, xa que está dirixida a traballadores de entre 18 e 65 anos, independentemente de que realicen a súa actividade por conta allea ou propia (autónomos).
Imos incidir nesta iniciativa, a primeira destas características que se vai aplicar por parte dunha marca no noso país, falando con Diego Gutiérrez-Colomer, director xeral de Hyundai España.

Unha entrevista de Emilio Blanco
FOTOS: Sprint Motor

Sprint Motor: En que vai consistir esta iniciativa anticrise que vostedes van comezar a aplicar este ano?

Diego Gutiérrez-Colomer: Fundamentalmente o que nós pretendemos é que un cliente que merque un Hyundai e desgraciadamente perda o seu traballo poida ter o noso apoio, nós cubriríamos ata un máximo de 12 meses o importe total da cota do seu financiamento.

SM: A canto ascende unha cota media do financiamento dun vehículo?

D. G-C.: A cota media está ó rredor dos 300 euros. Nós cubriríamos ata un máximo de 600 euros mensuais, ou sexa, unha contía total de 7.200 euros.

SM: Isto implica unha vantaxe para os clientes que financian o seu vehículo fronte ós que os pagan ó contado.

D. G-C.: A persoa que o mercou ó contado tamén conta co apoio da marca. Neste caso nós daríamoslle unha compensación mensual de 350 euros, durante un máximo de 12 meses.

SM: Esta iniciativa está só destinada a parados?

D. G-C.: Esta iniciativa está, nun principio, destinada a empregados por conta allea que perdan o seu traballo, pero tamén a ampliamos para funcionarios e autónomos, no caso de que teñan unha incapacidade laboral temporal, ben por unha enfermidade ou por un accidente.

SM: Como van financiar este desembolso?

D. G-C.: Financiámolo nós, ó cliente non lle supón ningún custo engadido. Nós temos uns orzamentos comerciais en vez de utilizalos para outras cousas habilitamos unha partida concreta para esta iniciativa. Pensamos que nestes tempos que corren é máis positivo para todos.

SM: Parece que é unha campaña de descontos?

D. G-C.: Isto non é un desconto. A min encantaríame non ter que gastar diñeiro nisto porque iso significaría que os clientes de Hyundai seguían mantendo os seus postos de traballo. Non se trata dun desconto encuberto, é unha aposta por dar confianza ó mercado e que o cliente estea máis tranquilo.

SM: Con esta iniciativa innovadora que pretenden?

>> A min encantaríame non ter que gastar diñeiro nisto porque iso significaría que os clientes de Hyundai seguían mantendo os seus postos de traballo

D. G-C.: Pretendemos transmitir algo de confianza e de ánimo ó mercado. Estamos pasándoo mal todos, por iso son importante todas as cousas positivas que poidamos achegar todos para mellorar a economía. Este sería o noso gran de area. Hai que xerar confianza, a ver se isto se anima.

SM: Como director xeral de Hyundai España que podemos agardar deste ano?

D. G-C.: No mercado do automóbil nós prevemos un novo descenso. Nese contexto espero que en Hyundai sexamos capaces de manter o nivel de vendas do ano pasado, o cal implicaría subir un pouco a nosa cota. As medidas que se apliquen para intentar reactivar o sector, eu coido que teñen que vir polo lado da demanda. É dicir: reactivar o consumo e xerar confianza. Sen dúbida isto suporá xerar emprego e que non se perdan máis postos de traballo no sector da automoción.

SM: Nota un incremento de vendas grazas ó Plan VIVE? Cre que se pode mellorar?

D. G-C.: O novo Plan VIVE é unha mellora con respecto ó primeiro pero eu coido que hai marxe para facer cousas máis potentes. Poño por exemplo o que se fixo en Alemaña, nese país aprobouse unha axuda directa de 2.500 euros para a renovación do parque de máis de 9 anos.

Creo que hai que facer unha medida moito máis potente que ademais casa moi ben cos obxectivos do goberno de automóbiles máis limpos e menos consumidores de combustible.

O modelo i10, que chegou ó mercado o ano pasado, é o benxamín da gama do fabricante surcoreano

>> O novo Plan VIVE é unha mellora con respecto ó primeiro pero eu coido que hai marxe para facer cousas máis potentes

O vehículo comercial H-1 VAN 2.5 TCI equipa o propulsor 2.5 (100 cv a 3.800 rpm), dotado de sobrealimentación e intercooler

Hyundai i10

	PVP recomendado
i10 1.1 COMFORT	9.750 €
i10 1.1 COMFORT AA	10.750 €
i10 1.1 STYLE	11.750 €
i10 1.1 STYLE AUT.	12.750 €
i10 1.2 COMFORT	11.150 €
i10 1.2 STYLE	12.150 €
i10 1.2 STYLE AUT.	13.150 €

CIUDAD DEL TRANSPORTE, C/B · BLOQUE 2
POLÍGONO DEL TAMBRE
SANTIAGO DE COMPOSTELA
TELÉFONO: 981 55 77 00
www.grupobrea.com

Novo Lancia Delta

Elegancia suprema

Teño que recoñecer que cando me informaron de que o concesionario **Noyastar** (de Santiago de Compostela) ía ceder a *Sprint Motor* o novo Lancia Delta para ser probado, levei unha alegría. Non puiden evitar ter unha lembranza positiva do Lancia Delta Integrale, que deu satisfaccións abondas a pilotos e seareiros no mundo da competición automobilística hai xa uns cantos anos. Emporiso, os anos non pasan en balde e a marca italiana deu unha viraxe radical na súa estratexia comercial dende aqueles tempos. O novo Lancia Delta é o primeiro representante dunha nova liña, un produto no que salientan o refinamento máis a elegancia.

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

A súa estética non deixa impasible a ningún -aínda que poida ter algún detractor- o Lancia Delta pode gabarse de ser ben distinto ós seus rivais (algo pouco habitual ultimamente) inspirando vangardismo e deportividade na súa traza.

A carrozaría é de cinco portas cuns grupos ópticos de última xeración, inserindo unha fileira de *diodos* LED. Estes, fan as funcións de luz diúrna e incrementan as doses de distinción que achegan os múltiples cromados. As súas dimensións (4,52 de longo) sitúano a medio camiño entre o segmento dos compactos e o das berlinas de tamaño medio.

O seu deseño interior resúltanos familiar, xa que lembra bastante ó Fiat Bravo, tamén probado por nós. Con el comparte varios compoñentes: cadro de instrumentos, volante, mandos… Cómpre subliñar de xeito especial a calidade do acabado da tapizaría interior. Algo, por outra banda, típico do fabricante latino.

En xeral, os acabados interiores son bos e o equipamento completo. A xeito persoal, non me convenceron algúns detalles como o gatillo da marcha atrás da panca de cambios (grande de máis e algo incómodo de accionar); en troques, é xusto recoñecer que a amplitude, a insonorización e a comodidade de marcha son de primeira clase. De feito, na proba dinámica apréciase a pouca sensación de velocidade que transmite. Por experiencia, sabemos que isto acontece nos coches que transmiten confianza e seguridade ó condutor, ó tempo que apostan por unha boa insonorización.

>> Lancia mudou a deportividade extrema de hai anos pola elegancia e funcionalidade demandada pola sociedade actual

As grandes dimensións exteriores permiten unha capacidade –ben interior, ben de maleteiro- extraordinaria. O devandito maleteiro cubica entre 380 e 465 litros. Esta cifra acádase mediante o desprazamento da banqueta posterior, é dicir, podemos *sacrificar* parte da capacidade das prazas posteriores se, de maneira eventual, precisamos máis espazo de carga no maleteiro. Tamén se pode recorrer ao abatemento total dos asentos posteriores, chegando a unha capacidade máxima de 760 litros.

As suspensións procuran máis o *confort* que a deportividade; en todo caso, a gran distancia entre eixos (2,70 m.) tradúcese nunha grande estabilidade e firmeza na estrada. A freada é ben consistente, amais de resistente ao cansazo.

Se reparamos na mecánica, hai dúas alternativas en gasolina e outras tres en diésel. No caso dos gasolina, a cilindrada é de 1.4 litros turboalimentado, con dúas potencias dispoñibles (120 ou 150 cabalos). Prevese axiña a comercialización dun 1.8 turboalimentado de 200 cabalos. En canto ós diésel, partimos da unidade probada que incorpora un 1.6 de 120 cabalos, atopando tamén a opción dun 2.0 con 165cabalos. Por último, a novidade: un 1.9 Multijet con dobre turbocompresor que rende nada menos que 190 cabalos.

Atendendo ás limitacións actuais de velocidade e ás seis relacións da súa caixa de cambios, o modelo probado -con 120 cabalos- fai que o novo Lancia Delta se mova con suficiente soltura. A moi baixas voltas, cando aínda non sopra o turbo, fica puntualmente escaso. Só con dedicar un pouco de atención ó contavoltas, seremos quen de manternos por enriba das 2.000 rpm e asunto resolto. Amais de todo iso, obteremos uns consumos de gasóleo baixísimos que andarán arredor dos cinco litros e medio por cada cen quilómetros percorridos nunha condución normal.

No referente ó equipamento, deberemos elixir entre tres acabados: *Argento, Oro* e *Platino.* Mesmo a versión máis básica vén completa de sobra, podendo equipar ó novo Lancia con diferentes avances tecnolóxicos, algúns ben funcionais: coma o asistente semiautomático (que fai do aparcamento algo sinxelo), o *Driving Advisor* (que vixía de maneira latente a traxectoria por un carril), ou o *Absolute Handling System* (un control de estabilidade moi avanzado).

Lancia mudou a deportividade extrema de hai anos pola elegancia e funcionalidade demandada pola sociedade actual, co gallo de ofertar un produto especialmente atractivo.

Outra das virtudes deste modelo reside na súa relación calidade-prezo, xa que dende 19.900 euros poderemos ter no garaxe un coche diferente, práctico e elegante.

Ficha técnica

Motor: 1.6 Multijet
Cilindrada: 1.598 cc
Estrutura:
4 cilindros en liña, anterior transversal
Inxección:
Multijet Common Rail de control
Potencia máxima en cv / rpm:
120 / 4.000
Par motor en Nm CE / rpm:
300 / 1.500
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 6
Freos dianteiros / traseiros:
discos autoventilados / discos
Lonxitude total: 4.520 mm
Volume de carga mín. / máx. (litros):
380 / 760
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 58 litros

VII Edición Prem

A *7ª Edición dos Pren*
acaba de dar os seus fi
abundante (en votos d
satisfactoria, porque te
ten distintas cores e va
Coma sempre abundar
e distintos criterios. To
de cores que fai cada c
nosos criterios e que s
sentir dos usuarios ant
vehículos que temos n
noso mercado. Deseño
motorizacións e equipa
os gustos. Practicamen
feitos á medida. Tal pl
cada ano estes premios
emocionantes.

ios Sprint Motor

Monovolume *Sprint Motor* 2009

1 O galardón de **Coche *Sprint Motor* 2009** foi para o último produto de **Renault**, o novo **Megane**. Os lectores consideran este automóbil como un digno sucesor do que foi durante moitos meses líder de vendas no noso país. Sen unha estética tan rompedora como o foi no seu momento o seu antecesor, este novo Megane antóllase como un vehículo destinado a dar moita guerra no seu segmento.

2 O **Honda Jazz** é un pequeno monovolume, que chegou recentemente ó noso mercado, que promete relanzar ó fabricante nipón nesta pequena categoría. A súa versatilidade e o seu bo espazo interior cunhas reducidas dimensións exteriores fixeron que os votantes se decidisen polo **Jazz** para adxudicarlle o trofeo de **Monovolume *Sprint Motor* 2009**. Esta é a primeira ocasión que un automóbil da marca xaponesa Honda gaña un dos galardóns do noso xornal.

3 Na terceira categoría de automóbiles, foi onde houbo, unha edición máis, unha loita máis dura. Nótase que os vehículos todoterreo ou todocamiño están de moda e que teñen un especial atractivo. O **Ford Kuga** destacou ó final claramente sobre os seus competidores, que non foron poucos, levándose o premio de **Todoterreo *Sprint Motor* 2009**. O **Kuga** presenta unhas formas realmente persoais, arriscando en cada elemento da súa carrozaría, nas súas liñas básicas e no seu conxunto. Todo isto deu como resultado un vehículo novo e atractivo, avalado polos lectores desta publicación.

4 O título de **Piloto *Sprint Motor* 2009** foi para un home que coñece á perfección cada treito dos rutómetros dos ralis galegos, **Manuel Senra**. Son moitos os anos e xa van moitas temporadas loitando con grandes rivais. Agora chega un momento doce, un premio á súa dilatada traxectoria deportiva. Máis mérito foi acadar este trofeo, concedido polos lectores deste xornal, cando foron moitos os "rivais" que o estiveron acariñando. Un galardón moi, pero que moi pelexado nesta edición ata o último voto.

5 A firma comercial **Cafés Candelas** leva nesta ocasión o galardón de **Patrocinador *Sprint Motor* 2009**. Un recoñecemento de todos os afeccionados á competición automobilística a esas persoas que dirixen os destinos das empresas e que cren ferventemente que os patrocinios dos equipos deportivos son un bo escaparate para as súas marcas comerciais.

6 Se hai un galego coñecido mundialmente no mundo do motor ese é o coruñés **Luís Moya**. Nesta edición queremos renderlle un merecido tributo á súa longa carreira ó concederlle o **Galardón *Sprint Motor* 2009**. O único premio outorgado directamente pola redacción deste xornal. Moitos anos de traballo e de desgustos, tamén de alegrías, ás costas deste copiloto mundialista cremos que son suficiente aval para levarse este trofeo.

nios Sprint Motor
roitos. Unha colleita
os lectores) e moi
emos que dicir que
ariadas marcas.
ncia de participación
odo un arco da vella
día máis plural os
on un reflexo do
e a extensa oferta de
a actualidade no
os, tamaños,
amentos para todos
nte son automóbiles
uralidade fai que
s sexan máis

Museo August Horch

Un paseo polas

Hai pouco máis dun século, o primeiro Horch fabricado en Zwickau (Alemaña) deixaba trunfal a liña de montaxe da súa factoría. Libre, estreou as rúas do distrito de Ehrenfeld en Colonia, deixando atrás as portas daquel edificio no que cobrou vida. Os mesmos muros que hoxe resgardan un patrimonio cultural senlleiro dando vida ao Museo August Horch, na honra do enxeñeiro alemán fundador de Audi.

No 1931 os deseños da marca empezan a tomar protagonismo (modelo 420)

Sede do Museo August Horch

Un bonito convertible da marca o 855 Spezial Roadster

Unha das xoias da marca o 670 de 1932

TEXTO: Brais García
FOTOS: Audi Press

En 1988, un antigo salón comedor da fábrica de Sachsenring (parte do que adoitaba ser a fábrica Audi) oficiou de anfitrión dunha pequena exhibición de exemplares da época. Malia ás idas e voltas que xurdiron no proceso de reunificación xermana, a colección orixinal sobreviviu e viuse incrementada ao longo dos anos.

Desde que abriu as súas portas en setembro de 2004, o Museo August Horch converteuse na meirande atracción turística da cidade, que xa tiña recibido a máis de 100.000 visitantes no seu primeiro ano. A súa extraordinaria colección de automóbiles históricos, todos oriúndos de Zwickau, sitúase no corazón do edificio que foi sometido a importantes obras de redeseño e restauración.

Nos seus 2.500 m2 erguéronse os teitos do salón do soto, instaláronse grandes fiestras que permiten a entrada de luz durante a meirande parte do día, e concretouse unha idea máis que orixinal: semellar a antiga rúa Leipziger tal como era na Zwickau da década dos 30, para estacionar os vehículos de antano.

No 1930 o Horch 375 era un agasallo para a vista

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

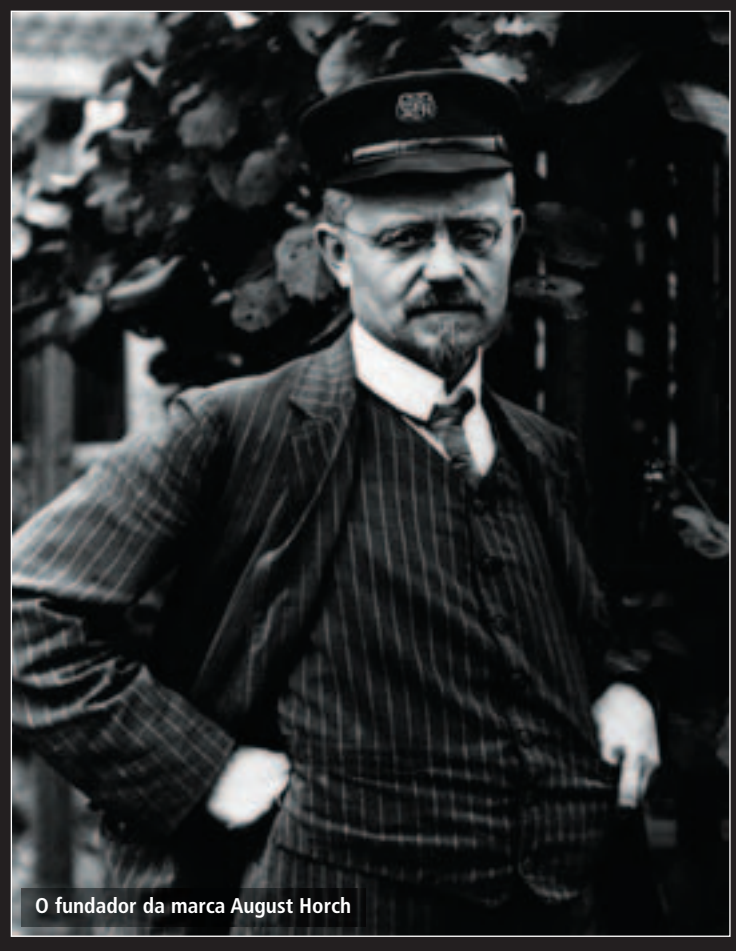
LOSTREGO Automoción
Servicio Integral del Automóvil
Mecánica • Electricidad • Chapa
Pintura • Vehículos de ocasión
Tef./Fax: 881 031 786
lostregotaller@terra.es
Ctra. Lavacolla
San Marcos, 72
15890 Santiago

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

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

orixes de Audi

Ver e tocar


O fundador da marca August Horch

Horch 10-35 Phaeton (1923) unha peza codiciada por calquera museo do automóbil

A exposición permanente do museo esténdese sobre o primeiro andar, con luxosos modelos Horch e Audi. O vehículo máis antigo é un Horch 12-28 Phaeton de 1911, mentres que as xoias desta sección son o bólido de carreiras Auto Union Type C de 1936 e o Audi Type C de 1914, co cal August Horch gañou o Alpine Rally, nesa época, o evento máis difícil da súa clase en todo o mundo.

Amais, exhíbese o derradeiro camión existente Horch 25-42 HP de 1916, e o chasis dun Audi Type M de 1927. Iconas da historia da marca que poden apreciarse en vivo e en directo.

Outro percorrido imprescindible na visita é o que presenta os antigos motores Horch, co primeiro catro cilindros 14-17 HP de 1904. Á súa vez, amósanse pezas que foron armadas de xeito especial, coma unha reprodución exacta dun stand de Auto Union AG para o Motor Show de Alemaña, da década dos 30, e unha histórica estación de servizo.

Se a idea é mergullarse aínda máis noutros tempos, é ideal visitar as seis salas do soto que documentan a historia do Trabant, símbolo da Alemaña Oriental. Este compacto, que se deixou de fabricar en 1991, contaba con espazo para catro adultos e equipaxe. Lixeiro e duradeiro, a súa carrozaría era de fenoplast (resina fenólica); e o seu motor, de dous cilindros e dous tempos.

Pola súa banda, o "Kontorgebäude" –edificio de oficinas-, permite obter unha concepción real da tecnoloxía e a produción mecánica dos anos 20 e 30. A maquinaria en funcionamento, impulsada a correas, xunto cun banco de probas de motores, transportan ao visitante a un período de produción de automóbiles históricos.

Percorrer os camiños desta fábrica-museo é un convite irresistible ao berce dunha chea de ideas que influíron na industria da automoción alemá e mundial. Un paseo polas orixes fundacionais da marca dos catro aros.

No 1938 o Horch 830 BL era un sinal de distinción para o seu propietario

APV MOTOR
C/ Isaac Peral, 4
Polígono del Tambre
Telf.: 981 53 40 57
SANTIAGO

Touriño anuncia un novo Plan de Seguridade Viaria de Galicia, que elevará o esforzo investidor ata os 365 millóns de euros

O presidente da Xunta, Emilio Pérez Touriño, reafirmou "o compromiso público para seguir apostando, se cabe con máis forza, pola seguridade viaria coa posta en marcha dun novo Plan de Seguridade Viaria para o período 2011-2013". "E se no pasado plan (2006-2010) investimos 280 millóns de euros, no horizonte próximo estamos a traballar na dirección de investir 365 millóns de euros, un 30 por cento máis, incrementando o esforzo sen precedentes que fixemos", aseverou Pérez Touriño. "Non imos baixar a garda senón que imos incrementar o esforzo porque sei que así o queren os cidadáns deste país", engadiu.

Durante a súa intervención no inicio das obras da segunda fase da Variante de Marín, na que tamén estivo presente a conselleira de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, o titular da Xunta lembrou a aposta "de país" que realizou o Executivo que preside pola seguridade viaria. "Quixemos converter e convertemos a política de seguridade viaria, de loita contra a accidentalidade e a morte nas nosas estradas, nunha política de país e, por iso, puxemos en marcha un Plan de Seguridade Viaria no ámbito da comunidade autónoma, o primeiro de todas as comunidades de España, o Plan de Seguridade Viaria 2006-2010, explicou Touriño.

Segundo remarcou, este plan significou que o investimento en seguridade viaria ascendese a 280 millóns de euros nesta lexislatura que conclúe, fronte aos 90 da lexislatura anterior, o que significa triplicar o esforzo da comunidade e do país "nunha batalla colectiva que debe seguir sendo un compromiso e unha responsabilidade de todo o país".

Acabar cos treitos de accidentalidade

Na súa intervención, o titular da Xunta reiterou o compromiso do Goberno que preside "para eliminar a totalidade dos treitos de concentración de accidentes na próxima lexislatura". "Tiñamos 86 e temos xa eliminados practicamente o 70 por cento. Na próxima lexislatura imos culminar a tarefa nesta dirección eliminando a totalidade deses treitos de concentración de accidentes", aseverou.

Quintana pide ás empresas da automoción que estean á altura dos esforzos da Administración

O vicepresidente da Xunta, Anxo Quintana, pediu ás empresas do sector da automoción, e nomeadamente a Citroën, que estean á altura do importante esforzo que está a facer a Administración e establezan unha sociedade sólida coa Xunta para saír da crise.

Quintana sinalou que "estamos ante unha situación complicada pero da que deberíamos saír adiante se traballamos todos conxuntamente", e lembrou que a Administración está a facer un esforzo importante, como demostran os máis de 10 millóns de euros que a Xunta lle inxectou ao sector. Neste labor, o vicepresidente fixo referencia tamén ao Plano de Competitividade da Automoción posto en marcha dende o Goberno central, "no que traballamos para que Galicia leve non menos de 250 millóns de euros para o sector". "Polo tanto, estamos en condicións de pedirlle a empresas como Citroën que estean á altura da Administración", dixo, e tendeu unha man ao traballo conxunto neste camiño. "Buscamos socios", afirmou, no convencemento de que "podemos saír desta situación se construímos unha sociedade sólida e con obxectivos comúns entre a Administración e as empresas".

O vicepresidente galego engadiu que o que non é compatible é que ao mesmo tempo que se están a conceder importantes fondos públicos ás empresas haxa regulación de emprego. "Non pode ser. Temos que arrimar todos o ombro", apostilou, posto que "non ten sentido que se pida dar cartos públicos a unha empresa e se manteñan os despedimentos". "O futuro ten que ser o mantemento dos postos de traballo. Para iso serven as axudas públicas", recalcou.

Neste senso, declarou que "a relación de que as empresas piden e a Administración dá ten como horizonte as posibilidades reais da Administración". "Se en realidade se manteñen os expedientes de regulación de emprego, os cartos só están servindo para cadrar contas de resultados das empresas e entón habería que pensar se é positivo dar esas axudas", engadiu.

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: IRC

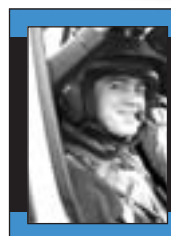
Subcampión do IRC no 2008, Freddy Loix non disputou unha proba doada, aínda que si puido levarse a segunda praza. O belga, un dos peóns de Khronos postúlase coma un dos favoritos a levarse o título do IRC.

Na súa primeira comparecencia cun S2000, Ogier asinou unha magnífica carreira. Fíxose co triunfo nun rali que disputaba por primeira vez. O campión do mundo Júnior situouse tamén como o máis novo vencedor –25 anos– da mítica manga alpina.

Máis centrado na modalidade, pola que Peugeot o contratou –Le Mans Series– Stéphane Sarrazin dispuxo dun 207 de fábrica da marca gala. Malia a dúas saídas, e algún contratempo mecánico, o especialista francés puido rematar terceiro.

Foron a sorpresa positiva da manga inaugural. Agardábase ver o rendemento dos novos Fabia de Škoda. E, dende a segunda cronometrada, Hanninen liderou este difícil rali, até que unha saída de estrada o terceiro día o eliminou. A honra da marca checa foi salvada polo experimentado Kopecky, que se situou tras o terceto de vehículos Peugeot.

Sempre un referente nas competicións europeas, Giandomenico Basso segue na órbita de Abarth, a variante de Fiat nos ralis. Non foi quen o transalpino de mesturarse na loita pola vitoria; emporiso, obtivo os seus primeiros puntos do ano dende a súa quinta praza final.



Un Monte especial

Por Miguel Cumbraos

En 1911 a rivalidade existente entre dúas cidades balnearias do sur francés creou o máis mítico dos ralis. Niza ofertaba o seu célebre Carnaval e Montecarlo quería algo para contrarrestar o tirón dunha clientela de certo millonaria. Así, imitando a certas competicións ciclistas italianas (que partían dende diversos puntos de Europa) xurdiu unha concentración de autos que tiña como destino a capital do exquisito principado bañado polas augas do Mediterráneo.

Só unha vintena de coches acudiron a esta chamada, que tivo como vencedor a Henri Rougier e o seu Turcat-Mery. Con todo, en 1912 a segunda convocatoria foi referendada pola presenza de oitenta participantes, nacendo así o rali de Montecarlo.

Baseado, até hai poucos anos, nun percorrido de concentración con saída en diversas vilas europeas (Roma, Hamburgo, París, Almería, Barcelona, Lisboa, Estocolmo, etc), este rali ten unha dobre vertente que lle configura un aquel especial. Por unha banda, a dureza das cronometradas dos Alpes marítimos franceses, onde as frecuentes adversidades climatolóxicas condicionan o desenvolvemento da carreira. E pola outra banda atopamos o publicitario, que resulta -ben para a marca, ben para o piloto- unha vitoria no coñecido como o rali dos ralis.

No palmarés do Monte, existen homes considerados coma verdadeiros especialistas. Por exemplo: o italiano Sandro Munari, que venceu catro veces, tres delas co impoñente Lancia Stratos. Ou o alemán Walter Rohrl, primeiro con: Fiat, Lancia, Opel e Audi nesta complicada carreira. Máis recentemente, Makkinen -gañador en catro ocasións, tres delas cun Mitsubishi- ou Sébastien Loeb -cos seus Citroën- no máis alto do podio cinco veces.

Na representación española, salientan Carlos Sáinz e Luís Moya, vencedores en 1991, 1995 e 1998. Tamén resplandeceron Dani Sordo -segundo no 2007- ou Antonio Zanini, terceiro en 1977 co emblemático Seat 124. Outro habitual desta manga foi Salvador Servia, que recorreu a vehículos tan dispares coma: o Seat 127, o 1430, o Ford Fiesta ou mesmo o Lancia 037, pero endexamais puido subirse ó caixón fronte ó Palacio dos Grimaldi.

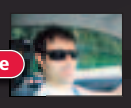
A edición número setenta e nove deste rali foi especial. A rotación que obrigou a FIA no calendario do mundial de ralis fixo que no 2009 certas citas non puntúen, coma é o caso de Montecarlo. Volvendo ás súas orixes, facendo descanso en máis vilas que Mónaco, esta magnífica carreira recuperou a noite do Turini (aínda que con outra versión) e abriu o calendario do sempre concorrido IRC, coroando a un novo valor chamado Sébastien Ogier.

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

II RaliShow Santiago

O paso do tempo e a experiencia, fan dos equipos españois serios candidatos ás vitorias no raid máis complexo do mundo. Porén, a sorte tamén xoga un papel determinante nesta proba que -pola primeira vez na súa longa traxectoria- trocaba África por América. Deste xeito foi como obtivo o terceiro éxito hispano en motos que, polos pelos, non puido converter Sáinz -en coches- no que sería un histórico dobrete.

De Villiers aproveitou o abandono de Sáinz para levarse o triunfo

Un, pero poderían ser dous

Reportaxe: Miguel Cumbraos
FOTOS: Repsol competición/ASO

A xeito de clave

Os problemas políticos e as ameazas terroristas mandaron o Dakar a América. Arxentina e Chile acolleron un percorrido inédito, con só partes do itinerario das Pampas e da cita do mundial de ralis no país do tango.

Se África tiña sona de complicada, Sudamérica aínda máis. Os propios participantes corroboraron este extremo, que causou unha boa cantidade de abandonos e ocasionou moitas avarías e accidentes.

Desgraciadamente, e para seguir coa negativa racha de anos atrás, a morte foi triste compañeira de viaxe desta aventura. Un piloto e dous membros da organización perderon a vida desta volta, estando aínda o motociclista malagueño -Cristóbal Guerrero- hospitalizado e en coma.

Marc Coma volveu a vencer, como xa fixera no ano 2006, despois de pasar dúas tempadas ben difíciles. Os franceses Desprès e Fretigné, ó manillar de sendas KTM (coma o piloto catalán), acompañárono no podio.

Marc Coma leu á perfección a carreira e obtivo a súa segunda vitoria nesta proba, a primeira en Sudamérica

Un accidente privou a Carlos Sáinz dunha merecida primeira praza

O carballés Fran Gómez Pallas, afrontou a súa sexta comparecencia neste raid. Sufriu os rigores dunha proba nunca vista, con moitas dunas e zonas de grande altitude. A súa Honda permitiulle rematar no posto setenta e nove.

Coma perseguido por unha mala fortuna (que non parece esquecelo) Carlos Sáinz volveu quedar sen unha merecida recompensa. Liderou con man firme; o seu Touareg e unha mestura de ambición -unida a un posible erro de rutómetro- deixárono co mel nos beizos. De Villiers, compañeiro do madrileño, levouse a proba escoltado nos pedestais de honra por Miller e Gordon.

Machacek cun Yamaha -en quads- e Kabirov ós mandos dun Kamza -en camións- tamén volveron de Sudamérica coa gloria de seren os mellores en cadansúa categoría.

Segue na páxina 24.

Con moitos atrancos Roma foi o mellor español, décimo na chegada

Probas galegas para o nacional

TEXTO E FOTOS:
Miguel Cumbraos

Un pouco máis de... coma sempre

Os diversos campionatos de España de automobilismo recalarán no 2009 seis veces, como mínimo, na nosa autonomía. Galicia, terra onde o deporte das catro rodas se vive de xeito intenso, volve ofrecer citas en catro modalidades dispares.

Ralis de asfalto

Os tres de sempre

Polo momento, é dicir como segundo exercicio consecutivo, a Federación Española mantén en vigor un calendario de once ralis espallados por boa parte da xeografía estatal. Como ven acontecendo nos últimos anos, Galicia achegará tres das once citas. Rías Baixas (Vigo, 30 de maio), Ourense (20 de xuño) e Ferrol (22 de agosto) conforman esa ben chamada mini tempada galega.

Montaña

Cita na catedral

Coa aureola de ser sempre a proba máis valorada, Arteixo seguiranos representando no elenco do autocross nacional. O circuíto José Ramón Losada volverá vestirse de gala a terceira fin de semana de agosto para acoller, coma sempre, emocionantes carreiras en tódalas divisións da velocidade sobre chan de terra.

Autocross

Retorno por partida dobre

Nos últimos exercicios os seguidores das costas estatais non estiveran pola nosa terra. Namentres, no ano en curso, dúas coñecidas subidas do noso panorama contarán para o calendario nacional. Estréase así: Cortegada (primeira fin de semana de xullo) e volve unha clásica como a de Chantada (terceira fin de semana do mesmo mes), o que permite ós turismos e CM estatais competir outra volta nas nosas ramplas.

Ralis de terra

Toca agardar

Ourense -anos atrás- e Cabanas -nas dúas últimas tempadas- foran o epicentro da manga galega para o segundo certame de ralis, o disputado en pistas de terra. Até o de agora, o calendario do 2009 está sen establecer, sendo de novo (case con total seguridade) a localidade coruñesa escenario dunha carreira, visto o acordo establecido cos organizadores por tres anos.

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

XI Rali de Inverno de Clásicos

Fin dunha

O *Rali Club de Inverno* puxo o remate a un periplo organizativo, coa súa décima e derradeira edición do clásico por excelencia: o *Rali de Inverno*. A proba habitual de comezos de ano volveu ás súas orixes, é dicir: á zona oriental de Ourense, para ser outra vez un verdadeiro parque *rodante* de xoias sobre catro rodas.

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sandy López

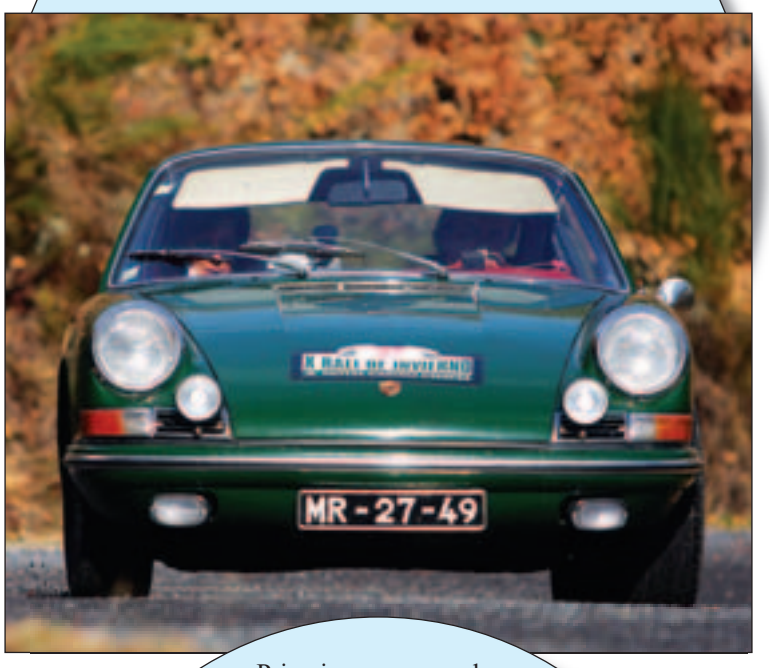
Moita variedade se deu no primeiro posto final desta cita ó longo das nove edicións precedentes, aínda que houbera quen repetira. Quen xamais o fixera, **Manuel** e **Pablo Ferreira,** convertíanse desta volta en vencedores absolutos co seu Jaguar XK 120 de 1949.

Gañadores na edición anterior -e sempre nos postos cabeceiros- os asturianos **Cristóbal** e **José María Figaredo** (foron no 2009 segundos), recorrendo para isto ó seu habitual MG A de 1955.

época

Outro equipo que repite nos ralis de regularidade galegos é o formado polos lusos **Neves** e **Caldeira**. Ocuparon o chanzo máis baixo do podio final, ós mandos dun Porsche 356 Cabrio. Como curiosidade, engadir que na imaxe do devandito Porsche se vía -a xeito de pano de fondo- o impoñente castelo de Verín.

Quen tampouco adoita fallar nas instauradas probas da nosa autonomía é o matrimonio formado por **Helder Valente** e **Julia Rocha**, co seu Porsche 901 (do ano 1964) liderando a división 2.



Verín, A Rúa, A Gudiña, Viana do Bolo, foron distintas vilas do oriente ourensán que acolleron a décima edición dunha clásica da regularidade que volveu concentrar moita calidade no seu **parque pechado**.

Primeira praza na clase 3 para outro equipo luso, empregando un pouco usual Datsun 240 Z do ano 1969. Este era o equipo formado por **Camilo Figueiredo** e **Carlos Hipólito**, que na imaxe franquean unha estrada bordeada de neve.

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

DEBERÍAS PROBARLO
SEAT
SEAT Ibiza Rock&Roll 1.9 TDI 100 CV hasta 4.000 € de descuento
SEAT León Sport Limited 1.9 TDI 105 CV hasta 3.400 € de descuento
SEAT Altea Green 1.9 TDI 105 CV hasta 4.500 € de descuento
COMPOSTELA MOTOR, S.A. C. MILLADOIRO - BALCAIDE, S/N - SANTIAGO DE COMPOSTELA - TELF. 981 53 12 43

Vén da páxina 20.

Nova comparecencia nesta sobranceira aventura para o lucense afincado en Sanxenxo, José López Rivas. Para isto dispoñía dun Mitsubishi L2000; no que as tarefas de navegación se refire, estas correspondían ó catalán Joan Rubí.

López Rivas, único galego en coches

Moitos problemas e pouca sorte

López Rivas e Rubí non puideron completar este Dakar tan especial

O Mitsubishi do equipo galego sufriu problemas dende o primeiro día

Dende a tirada inaugural, a máquina nipona sufriu diversos atrancos mecánicos. Problemas coa bomba do gasóleo retrasárona, este feito obrigou ós camións a adiantamentos nas etapas sucesivas, coa desvantaxe que o po ocasiona nun percorrido coma o exposto no 2009.

Emporiso, o máis duro estaba por vir… avariándose a caixa de cambios o terceiro día de competición, para funcionar de xeito inicial en segunda e quinta velocidade, despois só en segunda. Camiño de Mendoza chegou a retirada dun equipo chileno, que permitía ó piloto galego disfrutar do recambio preciso, unha duna picada fixo envorcar o Mitsubishi. Máis problemas, nesta ocasión cun cilindro que limitaba a potencia do motor, fixeron que Rivas e Rubí perderan moito tempo e decidiran abandonar. Unha retirada que lles fixo durmir no deserto, lugar onde se comeza a fraguar un novo Dakar -o do 2010- sempre e cando o indispensable apoio económico o faga realidade.

LANCIA DELTA. EL PODER DE LA DIFERENCIA.
El estilo es la respuesta a todo. Combinar gran habitabilidad con deportividad es tener estilo. Alcanzar altas prestaciones gracias a sus motores de 6 marchas, turbodiesel y de hasta 190 CV, es tener estilo. Garantizar la máxima seguridad con cinco estrellas Euroncap es tener estilo. El estilo es una forma de pensar, de ser, de hacer. El estilo es la diferencia.
DESCUBRE LA DIFERENCIA EN TU CONCESIONARIO MÁS CERCANO.
EURO NCAP
www.euroncap.com
Delta LANCIA
www.lancianewdelta.es
NOYASTAR Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3. SANTIAGO DE COMPOSTELA. Tel.: 981 57 77 78
Consumos desde 4,9 a 7,0 l/100km (ciclo mixto). Emisiones de CO2 desde 130 a 165 g/km.