Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

• Presentación

Os máis frescos do verán

HYUNDAI Getz 1.5 Crdi 16v

Unha gran potencia

Novas >> Páxs. 4, 6
Competición >> Páxs. 2, 10 e 11
Indica e Indigo SW >> Páx. 5
Fórmula I >> Páx. 14

IV RALI SUR DO CONDADO

Un cacho máis preto

Miguel Cumbraos
TEXTO E FOTOS

A cita do sur pontevedrés deixounos igualmente outros focos de interese

O coeficiente oito podía aclarar moitas cousas no galego de ralis co desenvolvemento do "III Rali Sur do Condado", quinta manga do ano e terceira visita ó asfalto da provincia de Pontevedra. A terceira edición da proba de "Surco competición" tiña como epicentro a vila de Salvaterra do Miño, dispoñendo dun total de 312 quilómetros dos cales 103 eran de velocidade repartidos en catro especiais a dobre paso, contando cun total de 133 equipos admitidos.

Como acontecera en Narón Senra, Martínez Barreiro e Burgo eran, a priori, os favoritos para a vitoria final. A forte calor reinante limitou as prestacións deste último, cun Mitsubishi que non estivo tan preto dos kit-car como en carreiras anteriores. Deste xeito o actual campión e o candidato mantiveron un pulso que se decantou a favor do segundo nas especiais vespertinas. Terceira vitoria para o de Cuntis no 2006 que depende tan só de si mesmo nos catro ralis que quedan para obte-lo ansiado título galego.

Tra-lo terceto cabeceiro, a cuarta praza debía ser, polo discorrer do rali, para Alberto Meira. Pero o de Vincios, que liderou igualmente o grupo N, veuse traicionado polo seu embrague na penúltina crono tendo que deixa-la carreira. Deste xeito Chelis Gómez se situou no posto citado, pasando a comanda-la xeral provisonal dos vehículos de serie nestes intres do ano.

A cita do sur pontevedrés deixounos igualmente outros focos de interese. Disputadísima loita entre os seguidores do Volante RACC, con segundo triunfo consecutivo para Pablo Rey, despois dunha aguerrida pelexa co local Óscar Garre. Desempolvando o seu vello Clio Maxi, o local Jorge Pérez fíxose co grupo X, pese a ter certos atrancos mecánicos. Canedo (Fiat Punto) e Vilavedra (Saxo) venceron nas categorías Senior e Júnior respectivamennte do Trofeo Driver, mentres que foi para o lucense Castro (Fiat Cinquecento) a primeira praza entre os pequenos do Autopark.

Bamarti máis preto do título, despois desta terceira vitoria

Segundo triunfo consecutivo para Pablo Rey

vendo
Mitsubishi Lancer Evo VI Grupo a
Campión Galego de Montaña
Subcampión Galego de Ralis
606 840 241 (José)

Por seguridade, pola súa economía e polos seus puntos, prenda as luces

SPRINT MOTOR

Dende estas páxinas sempre intentamos fomenta-la seguridade viaria. Máis dunha vez falamos da necesidade "de ver e ser visto". Concretamente referímonos a leva-las luces de cruzamento cando as condicións de visibilidade o aconsellan. Algo que é de sentido común e, que en cambio, son moitos os condutores que circulan polas nosas estradas e outras vías que descoñecen este sentidiño e van coas luces apagadas. Tamén hai outros que utilizan simplemente as luces de posición (será por aforrar un pouquiño?).

Imos ser claros: circular sen as luces correctas en condicións de mala visibilidade é ilegal. Isto leva consigo unha sanción económica e agora tamén a retirada dos puntos correspondentes.

O Código da Circulación establece que se penalizará coa perda de dous puntos a quen circule "sen a iluminación regulamentaria en situación de falta ou diminución da visibilidade ou producindo cegamento a outros usuarios da vía e naqueles supostos no que o seu uso sexa obrigatorio". A isto hai que engadir que o Código da Circulación establece que, "cando existan condicións meteorolóxicas ou ambientais que diminúan sensiblemente a visibilidade, como no caso da néboa, chuvia intensa, nevada, nubes de fume ou de po ou calquera outra circunstancia análoga, deberá utilizarse a luz antinéboa dianteira ou luz de cruce ou de estrada". Ou sexa, que, cando faga falta prende-las luces, débense utilizar sempre as de cruzamento, xa que as de posición (como o seu propio nome indica) están pensadas para sinala-la situación dun vehículo detido.

Cremos que compensa leva-las luces de cruzamento prendidas en condicións de mala visibilidade, exactamente como esixe o Código da Circulación. Nunha terra onde abundan as néboas, brétemas, chuvias e outros fenómenos meterolóxicos que restan visibilidade, é necesario que sexamos sensatos e, ademais, cumpramos coa legalidade vixente e prendámo-las luces de cruzamento, non as de posición, que só valen para casos moi concretos e illados.

Galicia necesita urxentemente mellora-la súa seguridade viaria. Temos que parar entre todos a sinistralidade nas nosas estradas. Con sentidiño podemos. Na nosa man está. Iluminémo-las nosas vías e as nosas vidas.

Sprint MOTOR

Editor: Sprint Motor
Director: Xurxo Sobrino Morán
Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Juan P. Nartallo, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera e Rodrigo Medina.

Deseño e maquetación: *AURADISEÑO*
auradiseno@wanadoo.es
SPRINT MOTOR: Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458 •
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com
IMPRIME: Gráficas La Capital
Depósito Legal: C–138/97

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

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

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

BREVES

Volkswagen lanzará ó mercado a principios do vindeiro ano un novo todoterreo compacto denominado Tiguan, desechando así a denominación Marrakech. Este novo todoterro se fabricará sobre a plataforma do Golf.

Toyota chamou a revisión a case 420.000 vehículos en distintos países por fallos no motor que poden provocalo deterioro completo do propulsor. Esta chamada chega despois dunha investigación na que se viron envoltos tres traballadores da compañía que foron acusados de negliXencia e falta de profesionalidade.

As matriculacións de motocicletas pecharon o 1º semestre do ano cun máximo histórico, ó comercializarse case 129.325 unidades, o que supón un incremento do 30,6% respecto ó mesmo período do ano anterior. As vendas de ciclomotores ascenderon a 15.852 unidades en xuño, cunha progresión do 36,4%.

O Goberno xaponés enviará un documento a Toyota para esixirlle que faga un mellor traballo na súas chamadas a revisión, aínda que o Executivo non imporá sanción algunha á compañía. Será unha notificación dunha sanción administrativa menor, denominada "orientación".

O Kia Europeo

Kia fixo oficial as primeiras imaxes do seu novo automóbil que se coñece baixo o nome de código ED (European Design). Deseñado especialmente para os consumidores europeos, o novo modelo vai se-la aposta máis importante do fabricante coreano para aspirar a lidera-lo segmento C. Á venda en Europa a partir do vindeiro mes de decembro.

Dende o lanzamento, a gamma de motores estará dispoñible con tres propulsores de gasolina de 1.4, 1.6 e dous litros e un novidoso 1.6 diésel con turbo de xeometría variable.

Este novo Kia producirase na primeira fábrica europea que o construtor coreano ten en Zilina, Eslovaquia.

AutoClássico Porto 2006

AutoClássico Porto 2006 celebrará a súa cuarta edición do 29 de setembro ó 1 de outubro coa asistencia de máis de 240 expositores que amosarán a maior oferta comercial dedicada á segmento de clásicos de toda a península ibérica. O Salón Internacional do Automóbil e a Motocicleta Clásico e de Época ocupará máis de 42.000 metros cadrados de superficie de exposición do recinto feiral de Oporto (Exponor).

AutoClássico Porto estará aberto á participación de afeccionados, coleccionistas e profesionais deste sector e contará coa presenza de auténticas pezas de coleccionista das marcas Ferrari, Porsche, Rolls, Triumph, Jaguar e MG, entre outras.

Este evento ofrecerá, ademais, un amplo calendario de actividades dirixidas a favorecela participación activa do público visitante.

Berlingo Collection, o máis robusto

O Citroën Berlingo estrea este mes a nova serie especial Collection, que incorpora de serie unha protección baixo motor e un realce de 17 mm na súa suspensión. A súa maior robustez complétase cunha estética que inclúe barras de teito e vidros supertintados traseiros na segunda e na terceira fila, así como no portón traseiro.

O Collection, que está dispoñible co motor 2.0 HDi de 90 cabalos, tamén incopora de serie airbag de condutor e pasaxeiro, dirección asistida, pintura metalizada, faros antinéboa dianteiros, portas laterais deslizantes de vidro, aire acondicionado e parabrisas atérmico.

Prezos Berlingo Collection:

Berlingo 2.0 HDi 90 CV Collection	16.050 eur.
Opcións:	
ABS	250 eur.
Pack Serie Especial Collection	810 eur.

Gamma de turismos de TATA

Indica e Indigo SW

Colleita Propia

O 2006 preséntase como punto de partida da marca Tata no noso país. A reimplantación da firma en España, a través do Grupo Bergé e da man de Eduardo Divar o seu novo director xeral, pretende renovar e moderniza-la rede de concesionarios, que reúne a 52 en todo o territorio nacional, para crear unha marca atractiva e de baixo prezo.

Ray Mosquera
TEXTO E FOTOS

A gamma de turismos do fabricante Tata, 100% indio, está representada no noso país por dous modelos dos segmentos A e B respectivamente o Indica e o Indigo SW, este último un familiar con amplas expectativas de vendas.

Estes novos modelos para 2006 veñen adaptados á normativa de emisións euro IV e con tres versións: Base, Sport e Full Equipe.

Comezando pola súa apariencia ambos modelos teñen esbeltas liñas e deseño italiano dando lugar a unha estética vangardista e atractiva.

De portas para adentro, posúen un completo cadro de instrumentos con equipo de audio integrado, dominado por plásticos duros pero que ofrecen unha presenza visual atractiva e un grao bastante satisfactorio de calidade. Destacar do Indigo SW a súa gran capacidade de carga 1.370 litros co asento posterior abatido.

En canto a motorizacion tanto o Indica como o Indigo comparten o motor turbodiésel de 1.4 litros e 71 CV de potencia. Tamén está dispoñible unha versión de gasolina para o Indica de 1.4 litros pero de maior rendemento, 85 CV.

Os Tata tamén dispoñen dun bo equipamento, as novas versións incorporan ABS, dobee airbag condutor-pasaxeiro, elevalúas eléctrico, peche centralizado con telemando, faros antinéboa, tapicería de coiro e lamias de aliaxe.

O prezo para o Indica con tres anos de garantía é de 8.000 euros, para o básico, e o do Indigo SW 10.340 euros.

Pódese apreciar que é unha boa proposta por parte de Tata, completo equipamento e excelente relación calidade/prezo.

Despois desta pequena toma de contacto con esta marca india podemos asegurar que probablemente sexa un rival asiático máis temible para os construtores automobilísticos "de sempre" que as firmas chinesas.

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

DESGUACE ECOLÓXICO
Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHICULOS
www.trameve.com
Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña
GRUPO COGAMI
TÜV SÜD
Venda de Recambios de Ocasión para o automóbil Garantidos
Recollida de Baixas e Sinistros
Servizo privado de Grúa
Tel.: 981 554 707
607 273 660
Fax: 981 554 156
E-mail:tratamiento@cogami.es

Sesenta anos de historia de Volkswagen

Estes días celébrase un aniversario histórico para Volkswagen: hai exactamente 60 anos que os concesionarios Gottfried Schultz, en Essen, e Raffay & Co., en Hamburgo, entregaron os primeiros nove Beetles.

O grande éxito comercial do Beetle empezou a pequena escala: oito Volkswagen foron enviados ó concesionario Gottfried Schultz, en Essen, entre o 17 e o 23 de xullo de 1946; outro foi enviado a Hamburgo-Altona, ó concesionario Raffay & Co., o 22 de xullo de 1946. Coas secuelas da guerra aínda presentes e a economía atenazada polas restriccións, os inicios foron máis que difíciles.

Así comezou unha historia que hoxe cumpre 60 anos. Por certo, o Grupo Gottfried-Schultz e Raffay & Co aínda se mantén entre os concesionarios máis importantes de Alemaña.

Seat presentou o León Cupra no Salón de Londres

Seat presentou o seu novo León Cupra no marco do Salón do Automóbil de Londres. Os encargados de descubri-lo novo modelo da factoría de Martorell foron os pilotos do León WTCC James Thompson e o de BTCC Jason Plato. Xunto cos seus compañeiros de equipo, están consiguindo que a marca lidere a clasificación do World Touring Car Championship (WTCC) e do British Touring Car Championship (BTCC).

O presidente de Seat, Dr. Andreas Schleef, sinalou que a elección de Londres para presenta-lo novo modelo "que podemos definir como a nosa versión de rúa do León WTCC" non era algo casual, xa que "o Reino Unido é o país onde máis León Cupra vendeu Seat". De feito, as vendas da gamma Seat León en Gran Bretaña incrementáronse un 72% respecto ó pasado ano.

Dende o 2000, ano en que viu a luz o primeiro León Cupra, Seat potenciou progresivamente os seus motores para que o Cupra sexa sempre enseña da marca. Dende o inicial con 204 CV, pasando polos Cupra R de 215 e 225 CV, chegamos agora ó 2.0 TFSI de 240 cabalos. Con esta mecánica, o León Cupra consegue unhas prestacións dignas dun WTCC: 247 km/h de velocidade máxima e unha aceleración de 0 a 100 en tan só 6,4 segundos.

Volkswagen estrea o TDI de 170 CV

MODELO	POTENCIA	CAMBIO	PREZO
Golf GT TDI	170 CV	Manual 6 v.	27.340 Euros
Golf GT TDI	170 CV	DSG 6 v.	29.470 Euros
Passat Advance 2.0 TDI	170 CV	Manual 6 v.	29.920 Euros
Passat Advance 2.0 TDI	170 CV	DSG 6 v.	31.990 Euros
Passat Sportline 2.0 TDI	170 CV	Manual 6 v.	30.400 Euros
Passat Sportline 2.0 TDI	170 CV	DSG 6 v	32.470 Euros
Passat Highline 2.0 TDI	170 CV	Manual 6 v.	31.650 Euros
Passat Highline 2.0 TDI	170 CV	DSG 6 v.	33.710 Euros
Passat Variant Advance 2.0 TDI	170 CV	Manual 6 v.	31.370 Euros
Passat Variant Advance 2.0 TDI	170 CV	DSG 6 v.	33 .440 Euros
Passat Variant Sportline 2.0 TDI	170 CV	Manual 6 v.	31.840 Euros
Passat Variant Sportline 2.0 TDI	170 CV	DSG 6 v.	33.910 Euros
Passat Variant Highline 2.0 TDI	170 CV	Manual 6 v.	33.060 Euros
Passat Variant Highline 2.0 TDI	170 CV	DSG 6 v.	35.140 Euros

O fabricante alemán presenta como novidade absoluta na gamma o novo propulsor TDI de 170 CV con filtro de partículas DPF. Este motor pódese pedir xa para a gamma Passat, tanto en carrozaría berlina como Variant, e para Golf, só en combinación co acabado GT. En tódolos modelos, ofrécese con cambio manual de 6 velocidades e DSG, tamén de seis.

O motor Tretrafuel de Fiat

Dende que creou o primeiro turismo propulsado cun motor a base de alcohol en Brasil no 1979, a traxectoria de Fiat Auto estivo marcada pola súa actitude de pioneira. Agora, unha vez máis, o grupo innova o uso do combustible co lanzamento do novo Fiat Siena 1.4 Tetrafuel, o primeiro vehículo do mundo que pode utilizar catro tipos distintos de combustible: etanol 100%; gasolina brasileira (que contén un 20% de alcohol); gasolina pura, como a utilizada en diferentes países latinoamericanos e europeos; e gas natural.

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

HYUNDAI Getz 1.5 Crdi 16v

Luis Penido
TEXTO E FOTOS

Só 110 CV?

Sempre é un pracer probar un vehículo que acaba de saír ó mercado e poder apreciar de primeira man como a competencia apreta e os fabricantes elaboran cada vez vehículos máis eficaces, completos e seguros. Estamos a falar do novo Hyundai Getz, que vén a se-la quinta xeración do modelo coreano, cun deseño máis xuvenil e europeo que nunca. Dispoñible inicialmente en carrozarías de tres e catro portas e reservando a de cinco portas para dentro duns meses, este modelo comparte a plataforma co Kia Rio pero goza de moita personalidade. En especial, a versión de tres portas que probamos ofrece unha liña compacta e deportiva que inspira dinamismo e robustez.

A sensación de calidade xeral e moi alta, sobre todo, cando accedemos ó seu interior, por outra banda, moi amplo que convina adecuadamente a practicidade cun toque de elegancia. O equipamento e moi completo e ademais do que hoxe en día xa é habitual en case tódolos modelos habería que destacar que se dispón de oito airbags (frontais laterais e de cortina) e unha dirección sensible á velocidade (canta máis velocidade menos asistencia) que demostran a preocupación da marca pola seguridade dos usuarios. Por suposto tamén equipa freos ABS, aire acondicionado, elevalúas eléctricos, peche centralizado con mando a distancia...

Non só a súa estética é moi dinámica, senón que cando circulamos con él apreciamos unha grande axilidade tanto para xirar e frear, e tamén para recuperar velocidade, adiantar... A explicación a isto atópase no extraordinario rendimento da mecánica que probamos, referímonos ó motor 1.5 Crdi 16v que agora ten 110 cabalos e que rende coma se tivese 130 ou máis. A inxección directa de combustible, o turbo de xeometría variable, as 16 válvulas e a inxección electrónica permítenlle acelerar dende parado a 100 quilómetros por hora en pouco máis de dez segundos. É tal o seu rendemento a medio e alto réxime do motor que a baixas voltas (mentres o turbo non actúa) parece faltarlle algo de "punch". En canto ós consumos éstes son realmente baixos sendo moi factible, nun uso combinado de cidade e estrada, non supera-los cinco litros de gasóleo cada cen quilómetros percorridos.

Segue estando dispoñible un Getz turbodiésel con 82 cabalos, e dúas versións de gasolina con cilindradas de 1.4 e 1.6 litros e 97 e 112 cabalos de potencia respectivamente.

En canto ó seu comportamento dinámico a seguridade nas curvas ven garantida por unhas remozadas suspensións que no tren traseiro incorpora un sistema multibrazo con barra estabilizadora e no tren dianteiro novas suspensións de tipo McPherson. En canto ós freos equipa discos nas catro rodas co xa citado ABS.

Nun primeiro momento estarán dispoñibles ata trece versións diferentes deste modelo podendo incorporar ata cambio automático para o motor 1.6 de gasolina.

Está claro que este novo Hyundai Getz, é "moito máis coche" que a xeración anterior, aínda que a costa dun prezo de adquisición lixeiramente superior. En calquera caso trátase dun modelo moi versátil e recomendable para os máis de catro mil compradores previstos pola marca para o territorio nacional. Está á súa disposición nos concesionarios Hyundai dende 13.000 euros cunha campaña especial de lanzamento que asegura un aforro de 1.500 euros.

Nova xeración Alfa Romeo SPIDER

Na tradición Alfa Romeo, o Spider ocupa un posto significativo (dende o Giulietta Spider dos anos 50 pasando polo Duetto ata o modelo dos anos noventa), xa que sempre representou a expresión "libre e emotiva" do automóbil. E con este espírito naceu este novo vehículo do fabricante italiano, evolución natural das versións Spider realizadas por Alfa Romeo na súa longa historia, automóbiles que dende sempre regalaron grandes emocións e sensacións. Desenvolvido por Pininfarina en colaboración co Centro Stile Alfa Romeo, o modelo apréciase inmediatamente pola súa inconfundible "elegancia italiana".

Volve un referente

Fernando Cuadrado
SPRINT MOTOR

Interior e seguridade

O Alfa Spider asegura un ambiente acolledor e moi sofisticado, grazas á utilización de materiais de calidade e á adopción de contidos de valor (de serie en función das versións): climatizador automático dual, mandos da radio no volante, VDC, Cruise Control, navegador por mapas con función bird-view e sistema Blue&Me.

Este Alfa que acaba de chegar ó asfalto conta cos dispositivos electrónicos para o control do comportamento dinámico do automóbil máis sofisticados: dende a freada ata a tracción.

Motores

O cliente poderá elixir entre dous propulsores de gasolina JTS (2.2 de 185 CV e 3.2 V6 Q4 de 260 CV), acoplados a un cambio manual de 6 velocidades de configuración deportiva. O Alfa Spider engade a tracción integral "Alfa Romeo Q4" evolucionada (dispoñible na versión 3.2 V6 Q4 de 260 cabalos).

Alfa Romeo coidou especialmente o interior do Spider.

Volkswagen destápase

Eos un convertible para todo o ano

Xabier Vilariño
SPRINT MOTOR

Despois de fabricar máis de un millón de Volkswagen convertibles da serie Escaravello, Karmann Ghia, Golf e New Beetle, o grupo xermano acaba de lanzar ó mercado o novo VW Eos. É o primeiro automóbil de catro prazas producido en serie para todo o mundo que dispón dun teito ríxido de cinco elementos capaz de transforma-lo Eos nun vehículo cupé, noutro con teito corredizo ou nun terceiro totalmente convertible (teito CSC).

Deseño CSC

O teito CSC forma dous arcos de radio variable que cobren a distancia entre o parabrisas e a parte posterior da carrocería. O resultado é un teito elegante e ó mesmo tempo deportivo. A súa liña é alongada e a parte traseira musculosa, o que lle confire unha imaxe de calidade. Cando o Eos está aberto nótase claramente que foi concibido individualmente como Convertible-Cupé e que o deseño da súa carrocería non se deriva de ningún modelo existente. Grazas ó teito CSC foi posible deseñar un parabrisas curto e unha parte posterior contida. O resultado é un vehículo con óptimas proporcións, ó estilo dun convertible clásico. Nin sequera unha antena perturba a presenza óptica do Eos, xa que estas foron integradas polos deseñadores debaixo da tapa do maleteiro, fabricada en material plástico de alta resistencia.

Motores

O Eos estará dispoñible, a finais deste ano, con 4 propulsores de gasolina, con potencias que van dende os 115 CV ata os 250, e un potente TDI de 140 cabalos con filtro de partículas diésel de serie. Inicialmente no noso país este modelo chegou con dous motores de gasolina FSI, de 150 CV e o TFSI de 200 CV. Ambos con caixa de cambios manual de seis velocidades.

Seguridade

O VW Eos equipa un eficaz sistema de protección anti-envorcadura, que emerxe automaticamente en menos de 0,25 segundos cando o vehículo superou un certo valor de aceleración transversal ou unha determinada inclinación máxima admisible. No que se refire á arquitectura e ó modo de funcionamento, o equipo de protección anti-envorcadura é o mesmo có empregado no New Beetle Cabriolet.

O Eos amosa toda a súa beleza sen a capota.

Mas de 25 años a su servicio
Brea
e-mail: ventas@breaherves.vw-es.com
VÍA ISAAC PERAL, 8-10 - POLÍGONO DEL TAMBRE - 15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA

39º Rali OURENSE

Dous de dúas

O nacional de asfalto volvía a Galicia para acomete-la súa segunda manga na nosa comunidade, quinta no cómputo do 2006. Rali duro, longo, cumprindo trinta e nove edicións, esta vez sen a calor asfixiante doutros anos e con menos público, unha das súas principais características.

Miguel Cumbraos
TEXTO

Terceiro triunfo do ano para Fuster, regular e eficaz ó volante do seu Clio

O vigués Garre liderou enerxicamente a promoción de Citroën SPRINT MOTOR

Dende o primeiro quilómetro contra o crono viuse que a vitoria íase vender moi cara. O actual líder do certame, o alacantino Miguel Fuster, e o local González "Rantur" alternábanse na cabeza, con primeira praza provisional para o ourensán tra-las dúas seccións matinais, caracterizadas por unha climatoloxía incerta e especiais difíciles.

A fama da carreira que Reverter e Colemán puxeron tan alto cobraba vítimas rapidamente. Burgo (turbo) e Carballido (saída) dicían pronto adeus, retrasándose Vallejo por unha picada ata o quinto lugar, sendo terceiro e cuarto Solá e Rueda respectivamente, sen embargo superados na loita contra o crono polo lucense.

POSTO	PILOTO	COCHE	TEMPO
1º	Fuster-Medina	(Renault Clio S1600, 1º grupo A)	2h12'54"6
2º	Solá-Amigo	(Citroën C2 1600)	2h13'09"4
3º	Vallejo-Vallejo	(Renault Clio S1600)	2h13'21"0
4º	"Rantur"-Cid	(Mitsubishi Lancer EVO IX, 1º gr.N)	2h13'24"2
5º	Concepción-Ghuneim	(Mitsubishi Lancer EVO IX)	2h15'44"1
6º	Rueda-Rozada	(Renault Clio S1600)	2h18'01"4
7º	Hevia-Ramos	(Fiat Punto S1600)	2h18'25"9
8º	Suárez-Quintero	(Mitsubishi Lancer EVO VIII)	2h18'40"9
9º	Delgado-Eguren	(Mitsubishi Lancer EVO IX)	2h19'28"4
10º	Paz-Seoane	(Mitsubishi Lancer EVO VIII)	2h21'06"6
13º	Garre-Carrera	(Citroën C2 GT, 1º Copa Citroën)	2h23'02"0
24º	Pampillón-Fernández	(Peugeot 106 S16, 1º Challenge Noroeste)	2h33'11"6
ata trinta e catro equipos clasificados.			

Na casa do seu patrocinador os Vallejo foron terceiros, retrasados por unha picada matinal SPRINT MOTOR

Malditos freos

A quilometraxe e a dureza de Cañón do Sil e San Pedro de Rocas, treitos longos, coñecidos e a dobre paso, ían a dicta-la sentencia desta cita. Os problemas de freos sufridos por "Rantur" no Rías Baixas reproducíronse na carreira da casa, facendo inútiles os seus esforzos por mante-la cabeza. Deste xeito, Fuster superouno tranquilamente, pese a unha picada, obtendo unha marxe de segundos que lle deu outra vitoria na nosa autonomía, a segunda en Ourense tra-la obtida no 2003.

Aproveitando os problemas do Lancer ourensán, Solá e Vallejo, os máis rápidos nas especiais de tarde, encaramáronse ós outros dous chanzos do pódio, resignándose "Rantur" co cuarto lugar, aínda que primeiro dos de serie. De menos a máis o palmeiro Concepción situouse quinto, por diante de Rueda, menos inspirado que en Vigo, e do asturián Marcelino Hevia, eficaz co Punto exoficial.

Nunha cita que concluíron 34 equipos dos 54 que pasaran as verificacións, brillante décimo posto do carballinés Paz, pese a problemas na caixa do seu EVO IX. Nas ofertas promocionais triunfo de dous vigueses, mandando Óscar Garre na estatal de Citroën e Abel Pampillón na Noroeste respectivamente.

Os freos limitaron a prestación de "Rantur", que chegou a lidera-la proba ó final da mañá SPRINT MOTOR

ASEGAL ASESORES

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

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

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

Trucos para *conducir* e *adiantar* rápido e ben nesta época estival (e II)

Félix Doce
SPRINT MOTOR

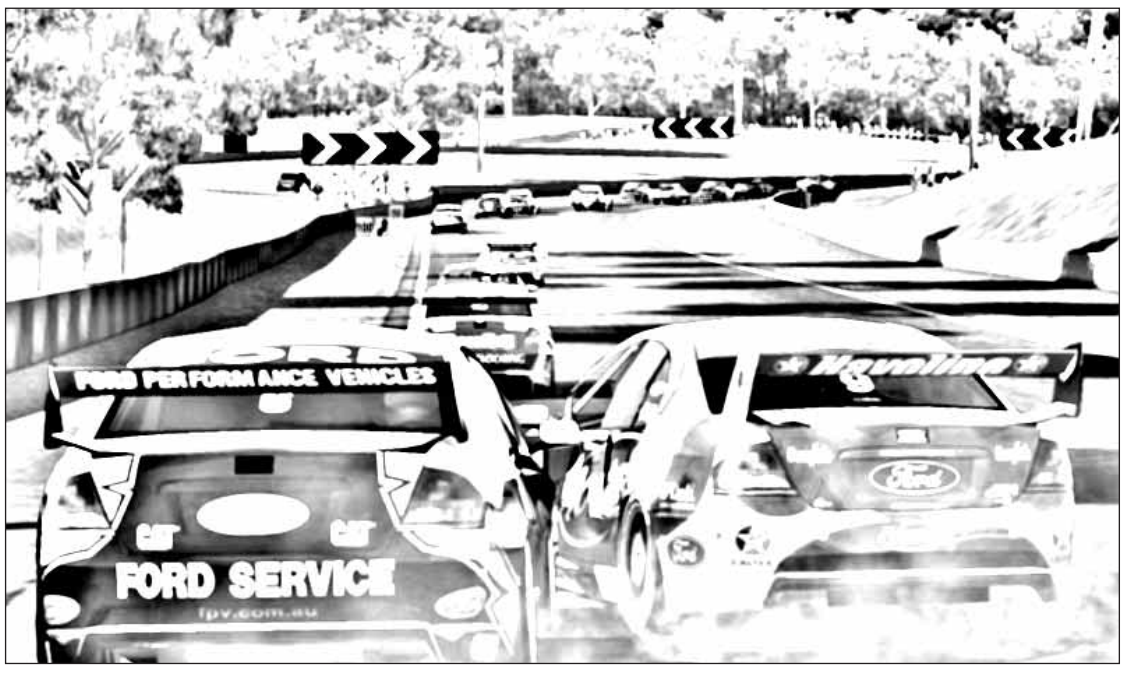
Dar facilidades. Se vemos que alguén ven adiantando en sentido contrario, convén que nos apartemos con ostentación da nosa bondade, que o note, que se quede tranquilo, que sepa que xa lle vimos. Do mesmo xeito, se nos equivocamos, pode convir dar ráfagas para que o que ven confiado polo seu carril se perciba da nosa presenza. Hai unhas normas que cumprir, para non chocar. Pero se alguén se equivoca e non as cumpre, é pouco sensato perder o tempo en dar bocinazos e luces. Mellor será non distraerse con bobadas, poñerse ós mandos e contribuír a reducir os riscos todo o posible. Poñer o intermitente, para que o que adianta coma un loco sepa hacia onde nos diriximos cando nos metemos no arcén e tamén para alertar ó que nos segue. Unha ráfaga pode ser útil. Nada máis.

Colaboración. Colaborar con quen quere adiantar e non fiarse nunca das indicacións do que pretende axudarnos. A indicación sempre é boa e da pistas, pero mellor asegurarse por un mesmo. Nin dous condutores son iguais nin os coches responden todos do mesmo xeito. O que a un pode parecerlle claro ó outro non ten por qué. Se ademais da indicación, axudamos ó que espera e nos desprazamos hacia a dereita para que apenas teña que pisar o carril contrario, o noso servizo foi perfecto.

Tranquilidade. Algúns manuais de condución recomendan non cambiar de marcha mentres se está adiantando. O perigo radica en fallar o cambio e quedarse en punto morto en metade da aceleración. Parece máis arriscado non cambiar e atoparse cunha marcha corta no carril do lado. A decisión dependerá da tranquilidade coa que cada un sinta o manexo do cambio.

Guía. O adiantamento resulta case imposible e en moitas ocasións ninguén quere pasar ó primeiro lugar da fila. Liderar unha larga fila de automóbiles tragados pola néboa, na que os condutores se guían dos nosos pilotos posteriores, pode resultar esgotador. Non está de máis deixar pasar a algún deles para que abra camiño durante un pedazo.Como nos relevos que se dan os ciclistas.Poñer o intermitente e retirarse á dereita, para que o que adianta non deba invadir o carril oposto, soe dar bo resultado.E non fai falla que exista néboa para facelo.

Néboa. Se vemos que o que nos persegue quere correr máis, vale a pena botarlle unha man en calquera situación. Nós non chegaremos antes porque outro chegue máis tarde. Por certo, incluso con néboa o piloto posterior pode ser moi molesto. Se levamos un vehículo cerca, por detrás, e o condutor xa nos ten localizados, salvo que a néboa sexa opaca, quen nos siga agradecerá que apaguemos o molestísimo piloto. Non digamos xa cando a néboa alixeira ou desapareceu. En autoestrada ou autovía, convén incrementar notablemente a distancia de seguridade.



Todos contra Ferrari (e II)

Ramón Novo
TEXTO

Ferrari, coma sempre, está no cerne da deboura. Nos anos 80 conserva posicións de privilexio dentro de marxes discretas e sutís, o cal non lle impide ter inconveniente en deixar utilizar o seu nome por parte de Balestre sempre que sexa para optimizar os recursos propios e pexar os alleos. Nos tempos de hoxe

Bernie Ecclestone, no medio da foto, rodeado de pilotos

No Jarama 1980 armouse un bo cisco por culpa das saias. FISA (Fédération International du Sport Automobile) e FOCA (Formula One Constructors Association), esto é, Balestre e Ecclestone, non se poñían de acordo na legalidade das saias móbiles adheridas ós costados que potenciaban a eficacia dos baixos perfilados en ala invertida. Jean-Marie Balestre, representante da FISA era valedor dos Ferrari, Renault e Alfa Romeo; os tres fabricantes tiñan en común carnés non-británicos e interese en non transixir as famosas bandas levadizas aducindo que as forzas laterais implicaban riscos aínda non ponderados en materia de seguridade. Para compensar a enerxía desbocada dos motores con turbo, as escuderías que tutelaba Bernard Ecclestone defendían o seu argumentando en contra da supresión das saias, unha fonte de velocidade tanto ou máis poderosa ca un supermotor. Correr correuse (Sudáfrica), pero fóra de campionato e sen Ferraris, Alfas nin Renaults.

A FOCA non é burra

Máis ca un asunto de saias, como puidera aparentar, tratábase dun pulso por manexar os fíos do poder. Mentres andaban a elas, a indiferencia do público e a reprobación dos patrocinadores condenaron a actual situación de inestabilidade, polo que non lles quedou máis remedio que avirse. No reparto de poderes tratado no Accord Concorde, o espelido de Bernie deixoulle a Jean-Marie os seus amaños caciquís en materia de comisións para gobernar ó seu gusto os aspectos legais e chafullar por medio das influencias as designacións das carreiras do campionato; por se fora pouco, o señor Balestre figuraba como depositario dos dereitos sobre o campionato do mundo da fórmula 1. Este engado, máis propio das ambicións dunha persoa maior afeita ás comenencias, satisfixo ó monsieur e deixoulle as mans libres a Bernie para tramullar el aspectos daquela auxiliares sobre os cales tiña xa unha experiencia, como era administrar os dereitos comerciais xerados pola televisión, ou o que é o mesmo, a caixa dos cartos.

Negocio, puro negocio

As tensións xeradas no seo dos organismos xestores da competición automobilística (FIA, FISA e FOCA) a conto das competencias en materia normativa das bandas laterais resolvéronse en febreiro do 81 baixo o nome Accord Concorde. Deste convenio —chamado así por redactarse na praza da Concorde de París onde ten a sede a FISA— saíu un documento de consenso que mediaba entre as dúas posturas enfrontadas pola conta que lles tiña: os "legalistas" (Ferrari, Renault, Alfa, Osella, Toleman e Ligier) poxaban por eliminar as chapas flexibles e consentir os motores comprimidos con turbos, mentres que no polo oposto os "garaxistas" ou británicos (Lotus, Brabham, Williams, etc.) reclamaban validez para as inocentes saias levadizas e condenaban os propulsores sobrealimentados. Segundo o trato, ordenouse de autorizar o desenvolvemento dos turbos e recortar levemente as funcións das saias. Na negociación global Balestre non saíu ganando tanto como puidera parecer. En termos extradeportivos, a FISA quedaba coas prerrogativas deportivas e a FOCA ó mando das finanzas.

A F1 do XXI

Aínda non hai un mes que Bernie Ecclestone volveu saír coa súa ó renovar o Accord Concorde ata o 2012 trala ameaza de varios equipos de crearen un campionato paralelo baixo a denominación GPMA (Grand Prix Manufacturers Association). En viva competencia co campionato de F1, que xestiona Ecclestone coas súas empresas e a súa federación, este proxecto levaba constituído desde o 2001, cando intereses compartidos por redistribuír o reparto dos beneficios xerados polo negocio que se move arredor da fórmula 1 en concepto de propaganda e sobre todo nos dereitos de televisión agruparon en torno a esta asociación ós principais construtores, incluído Ferrari: BMW, Honda, Renault, Mercedes-Benz e Toyota. O asunto xa viña de antes: nunha das últimas renovacións Ron Dennis, Frank Williams e Ken Tyrrell non asinaran as condicións propostas por Ecclestone debido ás diferencias en torno ó reparto das ganancias. Cando máis apartadas chegaron a estar as posturas, o GPMA esixía que se revisase o reparto, fixado en metade para os equipos e a outra metade toda para a FOA (Formula One Administration), sociedade de Ecclestone.

Unha vez máis, Ferrari tomou a dianteira e aceptou a oferta de Ecclestone non sen garantirse unhas porcentaxes extras por antigüidade. Atrás da Ferrari bascularon o resto de equipos, conscientes de que, péselles ou non, Ferrari necesita tanto deles coma eles de Ferrari.

Para unha mellor seguridade viaria

Revise as luces do seu vehículo

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

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

moto 93 ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL

VENTA Y REPARACIÓN DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS Y CICLOMOTORES
CEPEDA - OZA (TEO)
981 80 70 27 * 696 93 62 72 (MÓVIL)

PREZOS DE COCHES NOVOS

AUDI A3	desde	21.980 €
AUDI A3 Sportback	desde	22.830 €
AUDI A4	desde	28.370 €
AUDI A4 Avant	desde	29.670 €
AUDI CABRIO	desde	37.000 €
AUDI TT Roadster	desde	33.460 €
AUDI TT Coup	desde	30.680 €
AUDI A6 (Nuevo)	desde	36.110 €
AUDI A6 Avant	desde	38.480 €
AUDI Q7	desde	54.860 €
AUDI A8	desde	70.080 €

Brea Hervés
Tu concesionario Audi en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail:ventas@breahervés.audi.es
TEL. 981 56 97 00

IBIZA	desde	11.535 €
CORDOBA	desde	12.755 €
LEON	desde	16.290 €
ALTEA	desde	16.420 €
TOLEDO	desde	18.995 €
ALHAMBRA	desde	23.710 €

Brea Motor
Tu concesionario Seat en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail:comercial@breamotor.seat.es
VIA PASTEUR, 5, POLÍGONO DEL TAMBRE - 15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
TEL. 981 55 26 00

FABIA	desde	11.130 €
FABIA COMBI	desde	13.100 €
FABIA SEDÁN	desde	13.100 €
OCTAVIA TRADITION	desde	15.950 €
NUEVO OCTAVIA	desde	17.080 €
OCTAVIA COMBI	desde	20.760 €
SUPERB	desde	22.140 €

Brea Automoción
Tu concesionario Skoda en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail: ventas@breautomocion.skoda.es
TEL. 981 51 97 37

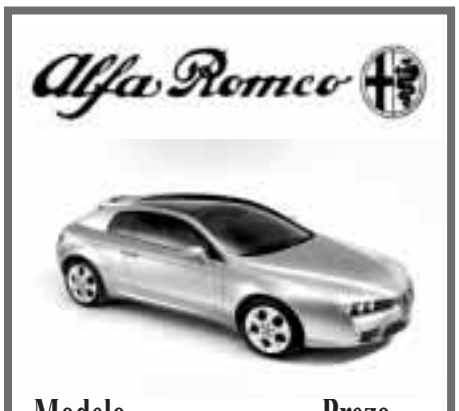
O consello da semana

Adecúe a velocidade do seu vehículo ás condicións da vía e á densidade do tráfico, sen esquece-lo límite legal permitido.

NESTA PÁXINA ATOPARÁ OS MELLORES PREZOS DO MERCADO DO AUTOMÓBIL

FOX	desde	10.667 €
POLO	desde	11.497 €
GOLF	desde	15.240 €
GOLF PLUS	desde	19.140 €
BEETLE	desde	20.123 €
BEETLE CABRIO	desde	24.557 €
JETTA	desde	19.530 €
PASSAT	desde	21.600 €
PASSAT VARIANT	desde	22.485 €
PHAETON	desde	66.797 €
TOURAN	desde	21.455 €
SHARAN	desde	29.635 €
TOUAREG	desde	44.480 €

Brea Hervés
VOLKSWAGEN Tu concesionario Volkswagen en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail:ventas@breahervés.vw-es.com
VIA ISAAC PERAL, 8-10. POLÍGONO DEL TAMBRE - 15890 SANTIAGO
TEL. 981 55 29 00



Modelo		Prezo
147	desde	15.000
156 CROSSW	desde	30.250
159	desde	24.850
166 JTD	desde	37.850
GT	desde	23.950
BRERA	desde	32.250

Alfa Romeo

APV Motor
Avda. Rosalía de Castro (Milladoiro)
Teo - Santiago
Teléfono 981 53 40 57

A ACTUALIDADE DO MOTOR

Tódolos dereitos reservados. Esta publicación non pode ser reproducida ou rexistrada por ningún medio mecánico ou electrónico sen o permiso previo, e por escrito, da Editorial.

Redacción e administración:
URBANIZACIÓN SAN SADURNIÑO, RÚA B, Nº 21
TEO (A CORUÑA).
Teléfono 981 801 458

Sprint MOTOR

PorTUning

Unha cita dos "tuneros" no país veciño

Edu Labandeira
TEXTO E FOTOS

Vila Nova de Cerveira. Portugal. 22 de abril do ano en curso. Dúas da tarde. Os veciños da vila portuguesa dos cervos, como cada día, desenvolven a súa vida cotiá. Os coches circulan pola estrada que atravesa a vila. Fano a un bo ritmo e, á vez, un tanto caótico. Nada novo. De súpeto, algo chama a atención dos veciños. Fronte ó que se podía supoñer non é unha manobra arriscada dalgún condutor. Trátase dun vehículo non identificado. Cor chamativa, debuxos na carrocería, defensas e aleróns de tamaños desproporcionados, limpeza e brillo insultantes… Nada que nos faga pensar nun automóbil ó uso. Detrás do primeiro pasa outro, se cabe máis espectacular… e outro. Deceas de vehículos sen identificar pasan pola estrada de Vila Nova de Cerveira ante a mirada atónita dos veciños e dos turistas que se van acumulando nas beirarrúas.

A xente comeza a facer preguntas. Que vehículos son estes? En que concesionario se venden? Un viandante "ilustrado" empeza a explicar que son coches personalizados, únicos. Exactamente exclusivos de cada propietario, é a febre do Tuning.

As boas xentes desta vila aínda non están acostumados a ese desfile de vehículos que se produce cada ano dende o 2004 e que en cada edición ven como se incrementa notablemente o número de inscritos.

Abran os ollos e gocen que o espectáculo está servido, é a "III Concentración Tuning de Vila Nova de Cerveira".

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

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

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

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