Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Brera 2.2 JTS DESEÑADO para soñar

• proba

>> Páx. 9

Editorial >> Páx. 3
Técnica >> Páx. 10
Fórmula I >> Páx. 11
O rutómetro >> Páx. 14

• proba

Gratamente sorprendidos

BMW F800S

>> Páx. 8

A titular de Política Territorial e a sociedade concesionaria asinaron o contrato para a construción da Autovía do Barbanza

Santiago e o Barbanza ...máis próximos

>> Páx. 2

A titular de Política Territorial e a sociedade concesionaria asinaron o contrato para a construción da Autovía do Barbanza

Santiago e o Barbanza máis próximos

A conselleira de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, María José Caride, asinou este mes o contrato para a construción e explotación da Autovía do Barbanza coa sociedade concesionaria, integrada por Itinere Infraestructuras, S.A. e Corporación Caixa Galicia, S.A.

Trala sinatura do contrato, que ten por obxecto a construción e explotación, así como a conservación e o mantemento da autovía, e unha vez aprobado o proxecto de trazado, o paso seguinte será a declaración de utilidade pública, o próximo mes de xuño, coa que se iniciará o proceso de expropiación cunha duración estimada de catro meses. Paralelamente, a concesionaria presentará o proxecto construtivo no mes de xuño, dispoñendo a Consellería de dous meses para a súa supervisión e aprobación.

Polo tanto, no mes de setembro principiarán as obras de construción da autovía que, segundo se recolle no contrato e na oferta presentada no seu día polo adxudicatario, terán un prazo de execución de 27 meses, 9 meses menos do establecido no prego do concurso público, concluíndo pois a finais de 2008.

A partir desa data a adxudicataria (constituída actualmente en sociedade anónima baixo o nome de "Autovía del Barbanza, Concesionaria de la Xunta de Galicia, S.A.) explotará esta infraestrutura viaria durante o resto do período da concesión. Este período de 30 anos iniciouse coa sinatura do contrato.

> As obras iniciaránse o vindeiro mes de setembro e concluirán a finais do 2008, nove meses antes do establecido nas condicións do concurso

No documento establécese que a sociedade concesionaria asumirá a construción, financiamento e explotación da Autovía do Barbanza. Como contrapartida, a Consellería de Política Territorial aboará un canon de demanda dende o momento no que entre en servizo algún treito da autovía ata o remate do período de concesión. Este canon de demanda virá determinado polo número de vehículos usuarios desta infraestrutura e pola tarifa por vehículo-quilómetro proposta polo adxudicatario na oferta que presentou no concurso.

Por outra banda, a Consellería esixirá á concesionaria uns niveis de calidade, tanto no que se refire á construción da infraestrutura como ao seu mantemento e conservación, de xeito que o grao de cumprimento destas obrigas repercutirá directamente nas aportacións a recibir.

Canto ás obrigas da concesionaria no proceso de construción, esta deberá incluír no seu proxecto construtivo tódolos termos recollidos na súa oferta, así como a iluminación, instalacións e dispositivos necesarios para garantir en todo momento unhas condicións óptimas de seguridade viaria.

A Vía Rápida do Barbanza ten un dramático balance de accidentes

Canalización de gas e telecomunicacións

O contrato asinado establece que, co fin de optimizar a xestión dos recursos públicos e garantir a seguridade viaria na autovía, a sociedade concesionaria executará as obras de canalización para aloxar o cableado para comunicacións co fin de posibilitar a posterior instalación do tendido de redes por parte de empresas operadoras do sector autorizadas.

Así mesmo, a concesionaria tamén facilitará a execución dos traballos de canalización de gas que teñan que desenvolver as empresas do sector autorizadas para a instalación das súas redes de distribución.

Datos técnicos

A Autovía do Barbanza suporá o desdobramento da actual Vía do Barbanza V.G.-1.1 e permitirá incrementar a capacidade de tráfico e a seguridade viaria, nunha comarca de máis de 100.000 habitantes.

Cunha lonxitude de 40 quilómetros, a futura autovía disporá de dúas calzadas separadas por unha mediana de 1'2 metros, con carrís de 3'5 metros, arcéns exteriores de 2'5 metros e interiores de 1 metro.

O trazado disporá de 12 enlaces, ademais doutra conexión a unha área de servizo. Contará, ase mesmo, con 11 viadutos, entre os que destaca o da Ría de Arousa, unha estrutura na que se extremarán os coidados na súa construción a fin de non alterar o medio mariño. Neste senso, adoptaranse as medidas precisas para preservar a calidade das augas e garantir a maior permeabilidade posible para os bancos marisqueiros.

A Autovía do Barbanza contará ademais con 29 pasos superiores e 51 inferiores, así como cun novo túnel, paralelo ao actual polo seu lado dereito, de 84 metros de lonxitude.

Incertezas no transporte urbano

SPRINT MOTOR

O transporte urbano, en principio, é un medio para facer máis doada a vida dos habitantes das cidades. Probablemente a opción máis cómoda e económica para moitos peóns e unha demanda social para moitos colectivos. Así e todo, na área metropolitana de Santiago segue sen cumprirse esta boa disposición coa xente que "necesita" deste transporte. O primeiro, porque o acordo entre os distintos concellos da comarca segue sen estar operativo. Está previsto que empece, tepedamente, no mes de xullo para estar plenamente operativo a finais de ano. Un proxecto que chega máis ben tarde. Non obstante, "firmamos" por que funcione ó cento por cento en decembro despois de meses, mellor dito anos, coa incerteza de que poderiamos chegar en autobús comodamente dende concellos como o de Teo ou Ames. A día de hoxe totalmente integrados en Compostela, salvo fronteiras físicas e barreiras burocráticas.

Outra incerteza é a que pasan moitos pasaxeiros agardando nas paradas. Moitas veces por culpa de descontrois horarios ou mala organización. Cando un cidadán chega a unha parada, non ten información de se o último bus pasou hai un minuto ou dez ou, o que é peor, descoñece completamente a que hora chegará ese autobús que o levará ó seu destino. As novas tecnoloxías e, sobre todo, a informática posibilitan que se coñezan na actualidade todos estes datos. Cun localizador en cada autobús (GPS) e un sistema de recepción e transmisión na central da compañía, pode informarse en cada parada puntualmente ós viaxeiros do tempo que teñen que agardar ata que chegue o seu medio de transporte público. Así, se por exemplo aínda lle faltan 20 minutos, poderemos aproveitar para facer algunha xestión ou, se temos moita présa, optar por coller un taxi.

Coincide no tempo o inicio deste novo transporte colectivo coa desaparición do aparcadoiro público de Cornes. Este é un incentivo máis para que moitas persoas que viven nas aforas de Santiago opten polo bus urbano, sempre e cando despexen os responsables deste transporte o maior número de "incertezas" e outra delas é se tódalas paradas terán onde guarecerse, que unha marquesiña dá moita alegría ós viaxeiros que agardan pacientemente, sobre todo con chuvia e sol de chumbo.

Adiantémonos ós tempos e organicémo-lo mellor transporte público comarcal de Galicia, ¿por que non?

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 Firestone
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
LeAbranza
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

■ **Os galegos** gastamos entre 18.555 e 20.701 euros na merca do vehículo durante o pasado mes de abril, o que supón un 14,2 por cento máis respecto ó mesmo mes do ano anterior, aínda que os concesionarios experimentaron unha caída da cifra de negocio dun 31,6% no mesmo período.

■ **Honda** presentará no Salón de Madrid o novo Civi Type-R Concept. Un modelo derivado do coche concepto que terminou o seu deseño o ano pasado; chegará ó noso país na primavera de 2007 como un vehículo deportivo de alto rendemento e sairá ó mercado co motor DOHC i-VTEC de 200 cabalos.

■ **O Plan Prever** para a renovación do parque automobilístico mostra síntomas de agotamento e rexistra unha importante ralentización. O pasado ano o número de operacións que se acolleron a este programa medrou tan só un 3%, un ritmo de progresión nove veces inferior ó 27% contabilizado no 2004, segundo datos de Anfac.

■ **A gamma de motores** diésel para o Audi A3 ampliouse para incluí-lo motor 2.0 TDI de 170 cabalos. Con esta motorización, a gamma diésel do Audi A3 e A3 Sportback convértese na máis completa do segmento de compactos premium.

Audi prepárase para fabricar deportivos

Os preparativos da produción do novo deportivo de Audi, o R8, estanse desenvolvendo rapidamente na planta de Neckarsulm. A filial de Audi, quattro GmbH, investiu aproximadamente 28 millóns de euros en equipamento e infraestruturas en Neckarsulm para o lanzamento do deportivo R8, que foi presentado como automóbil de concepto "Le Mans quattro" no Salón do Automóbil de Francfort hai tres anos. O R8 estará dispoñible na rede de concesionarios a partir de mediados de 2007.

O prototipo Le Mans quattro é o antecesor do Audi R8

O XV Salón do Automóbil de Vigo pechou as portas cun magnífico resultado

A XV edición do Salón do Automóbil de Vigo consolidou os seus resultados en afluencia de público e volume de negocio xerado. O macroescaparate do motor do noroeste peninsular recibiu a visita de máis de 200.000 persoas. A excelente acollida que o monográfico tivo entre o público tamén se viu reflectida na actividade comercial que xera o Salón de Vigo. Neste sentido, prevese que haxa un volume de negocio próximo ós 55 millóns de euros.

O Salón do Automóbil de Vigo abriu as súas portas o 29 de abril e reuniu no recinto feiral da cidade (Cotogrande) un total de 37 firmas automobilísticas, 11 de motocicleta, 13 de vehículos industriais e 46 da industria auxiliar. Este evento na cidade olívica presentou este ano como estrela o maxestoso Maybach 57, un dos turismos máis caros que se fabrica no mundo.

Un Seat Ibiza para currantes

A ampla gamma do Seat Ibiza complétase este mes cunha versión comercial. Este novo modelo une a versatilidade e confort inherente ó Ibiza a un excelente volume de carga con esta configuración: 838 litros. Esta configuración presenta como elementos diferenciadores unha parede divisoria tralos asentos dianteiros, superficie de carga plana con revestimento tapizado e chapa en substitución dos vidros laterais traseiros. O peso máximo autorizado é de 1.570 quilos e o máximo remolcable de 1.000.

Esta versión comercial incorpora un motor de 1.4 TDI de 70 CV. Cunhas prestacións destacables, homologa uns consumos de 6,0 litros en cidade, 4,2 litros en circuito interurbano e 4,8 en ciclo mixto. O prezo desta versión comercial do Ibiza é de 11.600 euros.

Volkswagen Eos, a ceo aberto

Co novo Eos, a marca Volkswagen sobe un chanzo máis para competir no segmento dos cupé convertibles da forma máis impactante: cun 4 prazas, creado especificamente como un vehículo novo, sen ser derivado de ningún outro modelo existente.

Cun deseño actual, culminado por un teito duro de 5 pezas, de cristal, ademais de escamoteable, coa tecnoloxía máis avanzada do mercado (CSC). Este innovador sistema de teito permite realiza-la apertura ou o cerre presionando un botón e en só 25 segundos.

Motor	
2.0 FSI 150 CV	30.840 euros
2.0 FSI 200 CV	35.660 euros

O Eos chega con dous propulsores de gasolina que amosan un bo rendemento, aproveitando a exclusiva tecnoloxía FSI de Volkswagen. O 2.0 FSI de 150 CV, de 4 cilindros e 16 válvulas, acelera de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos (datos do fabricante). A caixa de cambios é manual de 6 velocidades e amosa un consumo medio de 8,2 litros ós 100 km. O outro motor de que dispón o Eos é o 2.0 Turbo FSI de 200 CV. A caixa de cambios é tamén manual e de 6 velocidades. No último trimestre deste ano incorporaranse á gamma o eficaz 2.0 TDI de 140 CV, o FSI 115 CV, o máis potente V6 de 250 cabalos e o cambio DSG.

Antara, o "todocamiño" de Opel

O "todocamiño" Antara chega a un mercado europeo en crecemento. A cota total de mercado combinada dos todoterreo e os todocamiño en Europa duplicouse dende 1998, subindo dende o 3% ata o 6%, e agárdase que o crecemento continúe.

Inicialmente, estarán dispoñibles 3 propulsores montados de forma transversal, todos eles con 4 válvulas por cilindro. O tope da gamma está estreitamente ligado ós motores de 6 cilindros dos modelos Vectra e Signum. O V6 de gasolina do Antara ten unha cubicaxe de 3.2 litros, unha potencia de 224 CV e vén acoplado a unha caixa de cambios automática con función ActiveSelect. Opel espera que o motor turbo-diésel common-rail 2.0 litros con 150 CV sexa o máis demandado. Estará dispoñible cunha caixa de cambios manual de 5 velocidades ou coa caixa de cambios automática que se monta nas versións V6. O propulsor de acceso á gamma deste todocamiño é un catro cilindros de gasolina, 2.4 litros de 141 CV, con dobre árbore de levas e un eixe de equilibrado.

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

Sevilla gozou coa condución de Fernando Alonso

Uns 280.000 espectadores déronse cita o domingo pasado en pleno Parque de María Luisa, para aplaudir a Renault e máis concretamente a Fernando Alonso, que celebraba cun roadshow, o 40º aniversario da factoría de caixas de velocidades.

Comezaba o apretado programa cando, fronte á mítica "Torre do Ouro", Fernando Alonso recibía "el Giraldillo", trofeo da cidade que recibiron entre outros, o astronauta Pedro Duque. Pouco despois, ó dirixirse cara ó seu monopraza R25, Fernando puido aprecia-la enorme cantidade de espectadores que había ó longo do percorrido. Membros do comité que outorga os "Récord Guiness" afirmaban que se se cumprían as expectativas de afluencia de público, o roadshow figuraría como o evento do automobilismo deportivo con maior cantidade de espectadores celebrado nunca.

O actual campión do mundo de Fórmula 1 fixo as delicias do público cunha exhibición que deixou unha forte pegada en tódolos presentes.

Avalancha de novidades Citroën no Salón de Madrid

O de Madrid deste ano será o salón nacional con máis novidades de Citroën da historia. Un comercial, un turismo e un concept-car, de nomes Novo Jumper, C-Triomphe e C-Buggy, serán os principais protagonistas do stand de Citroën no Salón Internacional do Automóbil de Madrid, que estará aberto ata o 4 de xuño. Tamén estarán presentes neste evento un C5 HDi de 173 cabalos e un C4 dotado de cambio manual pilotado de seis velocidades, que a marca comercializará ó longo do 2006. Á cita madrileña engádese o C1 SensoDrive e o C2 Stop&Start, dispoñibles dende principios de ano.

Novo Serie 3 Coupé

No novo BMW Serie 3 Coupé estréase mundialmente un motor sobrealimentado Twin Turbo de 6 cilindros en liña, con sistema de inxección de alta precisión e bloque de cilindros completamente de aluminio. A potencia do propulsor do BMW 335i Coupé (306 CV) redunda nun aumento palpable do par motor e da capacidade de aceleración, aínda que non do consumo. Tamén as demais variantes que se poñerán á venda no mes de setembro (o 330i Coupé con 272 CV, o 325i Coupé de 218 CV e o 330d Coupé de 231 CV) cumpren de modo idóneo o criterio do dinamismo eficiente. Nun momento posterior agregaranse outras variantes do cupé con motores de 6 e 4 cilindros para completa-la gamma. O Serie 3 Coupé ofrécese cunha caixa de cambios manual de 6 marchas, aínda que tamén se pode adquirir cunha nova caixa de cambios automática, tamén de seis marchas.

Por primeira vez, incorpora un sistema de tracción total intelixente BMWxDrive no Coupé. Os faros son bi-xenon con aneis luminosos para as luces de posición.

Audi amosa o seu potencial renovador

Ray Mosquera
TEXTO E FOTOS

OS Salón Internacional do Automóbil de Madrid é a gran cita nacional do automóbil na que tódolos fabricantes locen os seus novos modelos ante un público moi entusiasta. Para esta edición, o fabricante alemán dos catro aros preparou importantes novidades nas que a técnica e a innovación de vangarda serán as protagonistas. No seu stand, os novos TT, A6 Allroad quattro, RS4 Avant, S6 Avant e S8 brillarán con luz propia, ademais das novas motorizacións do A3, A6, Q7 e o A8 xunto ós impresionantes prototipos de competición R10 e A4 DTM.

Entre as exquisiteces que incorporan os Audi está un sistema de audio que incorpora o A8. Neste modelo alcánzase unha calidade de son perfecta cun Avanzado Sistema de Son de Bang & Olufsen, grazas a un total de 14 altofalantes activos de impecable terminación, á aplicación da Tecnoloxía de Lentes Acústicas de B&O e a un amplificador de máis de 1.000 watios de potencia.

O León FR Primicia mundial en Madrid

No Salón de Madrid será a posta de largo do novo León FR. A imaxe deportiva no exterior está garantida cos paragolpes específicos FR, co dobre escape de aceiro pulido e as carcasas dos espellos retrovisores en cor prata destacando sobre o conxunto. As lamias exclusivas de 17", que opcionalmente poden ser unhas impresionantes lamias de 18", contribúen a que o conxunto visual do León FR sexa máis impactante co do seu predecesor.

No interior do FR atopamos uns magníficos asentos diateiros deportivos, nos que destacan bordadas as siglas FR. Xa no posto de condución, o volante e o pomo de deseño exclusivo ambos forrados en pel, destacan pola súa deportividade e polas siglas FR gravadas sobre unha peza de aspecto metálico.

Dúas mecánicas, unha de gasolina e outra diésel, constitúen o auténtico "alma mater" do León FR. A novidade máis importante atopámola na motorización de gasolina, onde estrea un 2.0 TFSI con 200 CV. O FR monta tamén a mecánica diésel 2.0 TDI de 170 CV estreado polo seu irmán o Altea FR.

Fiat Ducato

A partir do mes de xuño comercializarase o Novo Fiat Ducato. Deseñado polo Centro Stile Fiat, este modelo caracterízase pola orixinalidade das súas formas e o equilibrio dos volumes. O novo Ducato aumenta as súas dimensións e a capacidade de carga: actualmente, están dispoñibles versións con PTT de ata 4 toneladas e cunha carga útil de aproximadamente 2 toneladas, ademais de furgóns con volumetría útil de ata 17 m3 e unha lonxitude interior superior ós 4 metros. O novo Ducato asegura unha maior facilidade para realizar operacións de carga e descarga das mercancías, o mérito disto se debe á súa reducida altura dende a superficie de carga que pasa dos 56 cm do seu antecesor ós 53 actuais.

O Ducato ofrece 3 motores turbodiésel de 16 válvulas de inxección directa "Common Rail" de última xeración: 2.2 Mutlijet de 100 CV, 2.3 Multijet de 120 e 130 CV (este último reservado ó sector Camping Car) e 3.0 Multijet de 157 CV.

BMW F800S

Gratamente sorprendidos

Ray Mosquera
TEXTO E FOTOS

A F800S ten unha marcada aparencia deportiva, e preséntasenos como unha opción inmellorable, dentro do segmento Sport de media cilindrada. Trátase dun produto totalmente novo, moi sofisticado e cunha excelencia tecnolóxica sen par na súa categoría.

O modelo convence e impresiona. O frontal transmite unha imaxe radical con dobre faro asimétrico e parabrisas tintado. O acabado da parte traseira reforza esa imaxe de modelo deportivo.

Cun completo cadro de instrumentos, dotado dun contarrevolucións electrónico. A información que ofrece a pantalla LCD inclúe velocidade, contaquilómetros (total e parcial), reloxo horario e avisador para realiza-la revisión.

A F800S ten un excelente chasis de dobre viga, trátase dunha moto lixeira cun bastidor ríxido e basculante monobrazo de aluminio. A súa robusta forquilla telescópica de 43mm de diámetro proporciona unha sensación de contacto directo coa roda dianteira, o que lle confire unha maior seguridade. A moto é confortable e ten aplomo grazas ó axuste logrado do amortecemento, trae de serie un amortecedor de dirección. A suspensión posterior permite regula-la extensión e, tamén, a precarga mediante unha roda manual de fácil acceso. A columna telescópica, montada directamente sobre o monobrazo, dá lugar a un elevado nivel de confort sen mingua-lo carácter deportivo da moto. Os freos dianteiros con discos de 320 milímetros e pinzas de catro pistóns na roda dianteira, a F800S trae uns freos que máis ben corresponden a motos máis potentes e de maior cilindrada. Na parte posterior, o disco é de 265 milímetros e a pinza flotante é dun só pistón. Como característica diferenciadora o sistema de tracción é mediante unha correa dentada que brilla pola súa fiabilidade, pouco mantemento e extremadamente silencioso. O motor, un bicilíndrico cun sistema moderno de inxección, de 798 cc (62,5 kW/85 CV a 8.000 r.p.m. e par de 86 Nm a 5.800 r.p.m.) engana bastante, e as súas prestacións son moi superiores ó que se pode supoñer. A moto acelera de 0 a 100 km/h en tan só 3.5 segundos e parte do mérito desta capacidade de aceleración lévao a caixa de cambios de seis marchas de percorridos moi curtos. A velocidade punta supera os 200 km/h.

Áxil e divertida

Durante a súa presentación puidemos proba-la F800S tanto en estradas abertas como sinuosas rutas de montaña. O seu excelente chasis e elementos de suspensión pégana firmemente ó solo. Móvese de marabilla é lixeira e cun aplomo considerable, o que fai que sexa posible gozar da totalidade do seu motor, de boa e inmediata resposta.

A F800S tense á perfección e a súa utilización convértese nunha gozada. Cun prezo de 9.300 euros parece que BMW ten un "ás" na manga neste segmento. A moto é totalmente nova e presume dunha tecnoloxía punteira e ó máis alto nivel no sector. Seguro que quedarán gratamente sorprendidos.

Ficha técnica F800S

Cilindrada .....798 cc	Freos .....
Potencia .....85 CV	Diante Freo de dous discos, diámetro 320 mm
Par motor .....86 Nm	Detrás Freo de un disco, diamétro 265 mm
Número de cilindros 2	Opcionalmente ABS de BMW Motorrad
Caixa de cambios	Lonxitude total .....2.082 mm
Caixa de cambios de seis marchas en toma constante	Ancho total c/espellos ..860 mm
Guiado da roda dianteira	Altura do asento .....820 mm
Forquilla telescópica, diámetro de 43 mm	.....(opcionalmente 790)
Guiado da roda traseira	Peso en seco .....182 kg
Monobrazo basculante de aluminio	Capacidade depósito .....16 litros

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

Brera 2.2 JTS

Xurxo Sobrino
TEXTO E FOTOS

Alfa Romeo ratifica co Brera a volta ó deseño de exquisitos deportivos que caracterizou a marca italiana nos seus mellores tempos.

Volverse a namorar

O frechazo foi nada máis chegar ó concesionario oficial Alfa Romeo en Santiago, APV Motor, e velo aparcado. Vermello, co teito transparente escuro e unha liñas redondeadas que deixaban dun lado todo o que podía pasarnos pola cabeza para miralo só co corazón. Os días seguintes, mentres fomos "donos" do Brera, decatámonos de que era un automóbil con moitos noivos e noivas. Aló onde o aparcamos chamaba a atención. A xente parábase para velo e apoiábase nos vidros para mira-lo seu interior. Quería confirmar se era tan fermoso por dentro coma por fóra.

Con este sentimento positivo sentámonos no posto do condutor integrándonos rapidamente nun asento con múltiples posibilidades, aínda que para talles grandes queda algo xusto. O deseño interior vai acorde coas liñas exteriores, cos indicadores da gasolina, temperatura da auga e do aceite na consola central mirando cara ó piloto, todo con detalles metálicos, como demanda un deportivo actual. A nosa unidade de probas era un full-equip, incorporando tódolos luxos, incluído navegador e audio de última xeración con controis no volante, puro vicio. Os asentos traseiros son practicamente para talles miúdos. O Brera ten unha configuración 2+2, como corresponde a un cupé. O maleteiro ten unha capacidade de 300 litros ampliables a 610 cos respaldos dos asentos traseiros abatidos. O único "pero" é a altura da boca de carga que é algo alta, todo sexa polo purismo do deseño. Por suposto, perdóaselle.

Alfa Romeo está facendo unha auténtica progresión nos acabados e materiais, tanto que lle damos un notable alto nestes apartados. Como dixemos, o equipamento da nosa unidade de probas era supercompleto, como o do teito transparente. Este é un detalle, para nós, que vai indisolublemente con este modelo; bonito, dá luz no habitáculo e completa as liñas exteriores do seu deseño, obrigatorio.

Arrincamos e os 185 CV desta máquina chegan a altas revolucións (as baixas quedan para os turbodiésel), engrana-las seis marchas é preciso e suave; ben polo cambio. Nos primeiros quilómetros xa nos decatamos da dureza da suspensión, sen concesións a frivolidades. Isto redunda nun paso por curva sen "estraños", correcto. Tódolos que probaron o coche quedaron encantados do seu comportamento e a súa estabilidade. Non é necesario ser un especialista, iso si, buscarlle o límite queda para estes últimos. Un chasis ben estudiado e unha suspensión elaborada (paralelogramo superior no eixe dianteiro e multibrazo no traseiro) fan posible esta condución tan agradecida.

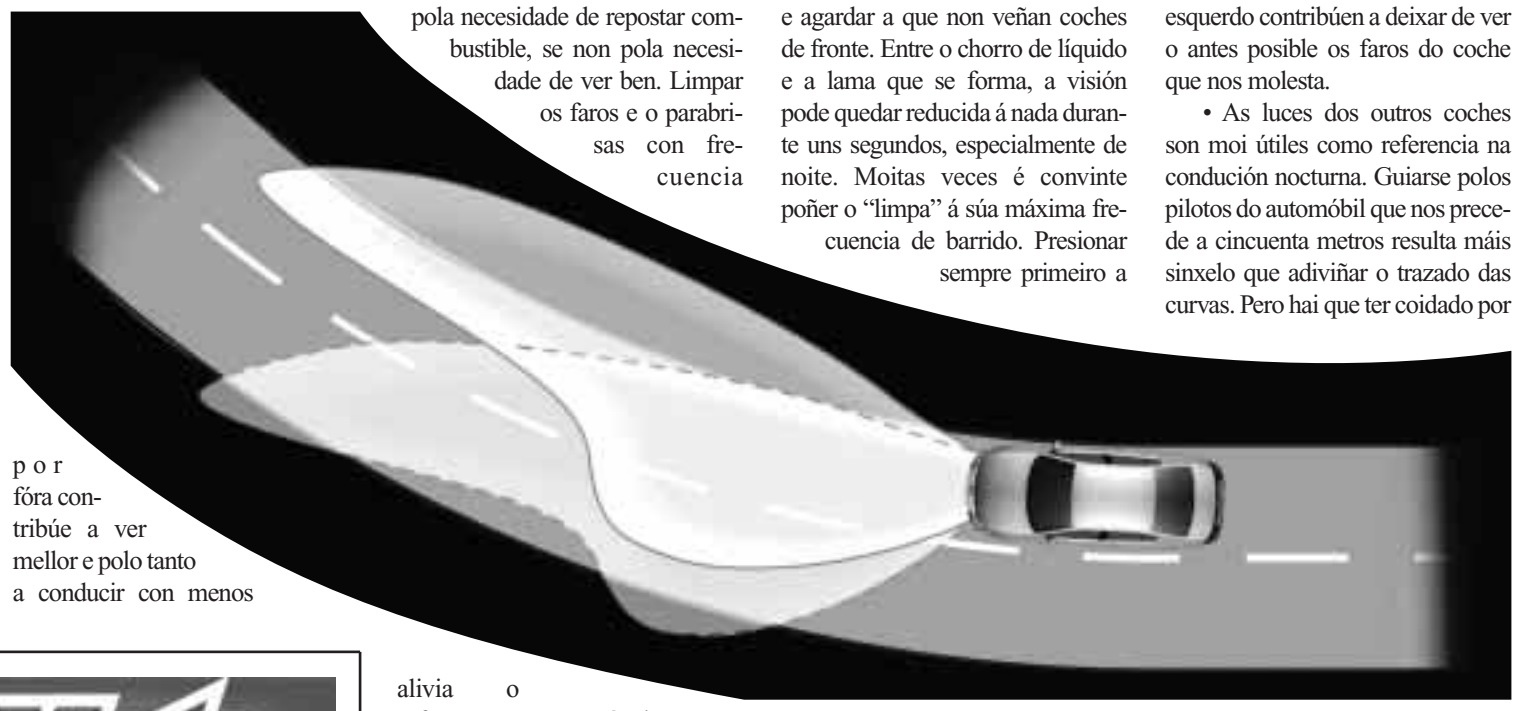
En fin, como reza o titular, "volvémonos a namorar", como cando de adolescente mirabamos para aquel deportivo ou convertible tan chulo e pensabamos "de maior quero un igual".

A condución nocturna

Félix Doce
SPRINT MOTOR

A condución nocturna ten vantaxes e inconvintes. Hai pouco tráfico e en verán permite viaxar sen o agobio da calor ou do aire acondicionado. Se se consegue conducir relaxado, a noite reporta moitas satisfaccións. Os principais problemas son a peor visibilidade e os deslumbramentos. Ambos poden mitigarse cunhas poucas cautelas.

• Limpar ben o parabrisas por dentro e por fóra. Nunca se aprecia demasiado, pero o parabrisas se ensucia por dentro con moita facilidade e esta capa de suciedade dificulta moito a visión durante o crepúsculo, co sol de frente, e na escuridade cos faros de outros coches. Un cristal ben limpo por dentro e por fóra contribúe a ver mellor e polo tanto a conducir con menos tensión e menor cansanzo.



• Limpar tamén o cristal dos faros. Especialmente en verán, as paradas non deben vir marcadas pola necesidade de repostar combustible, se non pola necesidade de ver ben. Limpar os faros e o parabrisas con frecuencia alivia o esforzo para ver. Tamén de día é imprescindible limpar o parabrisas a intervalos curtos, cando se ensucia con insectos.

• Regular ben os faros un par de veces ó ano. Moitos vehículos teñen un dispositivo para variar a altura desde o interior, pero non basta. Tamén hai que regular os proxectores lateralmente, para dirixir o haz de luz cara ós lugares adecuados.

• Encher ben en cada parada o depósito de líquido del limpaparabrisas. En verán, auga soa soe bastar. Se se lle engade algún deterxente mellora algo a súa capacidade de limpeza. En inverno, nalgunhas zonas, é imprescindible utilizar un produto con propiedades anticonxelantes. Os cristais ensúcianse normalmente por barro ou por insectos. A lama pode limparse en calquera momento, porque a auga a leva. En cambio, cando chocan insectos no campo de visión, é mellor accionar o limpaparabrisas inmediatamente, antes de que se quede reseco no cristal, xa que entón é imposible limpar ben o parabrisas ata que non se para o automóbil e se lle da con cepillo, auga e xabón.

• Reducir ben a velocidade antes de accionar o limpaparabrisas e agardar a que non veñan coches de fronte. Entre o chorro de líquido e a lama que se forma, a visión pode quedar reducida á nada durante uns segundos, especialmente de noite. Moitas veces é convinte poñer o "limpa" á súa máxima frecuencia de barrido. Presionar sempre primeiro a bomba da auga (cando sexa posible) e accionar despois o limpaparabrisas para que non se raie o cristal.

• Reducir a intensidade de luz do cadro de instrumentos. Canta máis luz exista no interior do coche, peor se ve a estrada. Nos vehículos que admiten regulación, a información soe verse ben coa mínima iluminación.

• Poñer as luces de estrada (longas) en canto se despexe o panorama. Levar só as luces de cruce conleva peor visión e maior cansanzo. Pero con cautela. incluso a moita distancia, as luces de estrada poden molestar ós que veñen de frente. A prudencia é o mellor xeito de non molestar ós nosos compañeiros de estrada e polo tanto de non ser molestados.

• Se o automóbil que ven de fronte nos deslumbra, o único que se pode facer é minorar a velocidade e mirar a raia da parte dereita da estrada, moi preto do coche. Estar pendente para conectar as largas, se non ven ninguén máis de fronte, en canto cruzara o vehículo que molesta. O instante despois é o peor dun deslumbramento, porque os ollos están cegados. Xirar a cabeza cara á dereita e pechar o ollo esquerdo contribúen a deixar de ver o antes posible os faros do coche que nos molesta.

• As luces dos outros coches son moi útiles como referencia na condución nocturna. Guiarse polos pilotos do automóbil que nos precede a cincuenta metros resulta máis sinxelo que adiviñar o trazado das curvas. Pero hai que ter coidado por diversos motivos. Un dos principais é que, en moitas estradas, o que parece recto non o é. Habitualmente, ó circular de noite, vense uns faros ou uns pilotos ó lonxe, que se desprazan xusto por diante do noso vehículo e na mesma dirección. O condutor vai relaxado, porque cre que o seu coche e ese lonxano que se ve na mesma dirección están unidos por unha recta, pero non sempre é así, de súpeto, podemos atoparnos cunha curva descomunal, apenas avistada, porque levábamos as luces de cruce para non molestar precisamente a ditos coches que lle serven de guía. O que sucede é á vez curioso e moi frecuente. Entre as dúas rectas perfectamente alineadas, pode haber varias curvas. Incluso un val e unha ponte abaixo, que enlaza coa recta que se vía ó principio. É polo tanto unha situación perigosa. Os pilotos de outros automóbiles axudan como referencia, pero convén estar ó tanto cando se encontran alonxados. Dúas rectas situadas na mesma dirección non sempre van unidas por unha recta.

Graham, automobilista ideal

Por ganar cinco veces quedoulle para sempre o apelativo de `míster Mónaco´. Probablemente ninguén iguale o historial do único ser humano en completar o trevo: mundial de F1, Indianapolis e Le Mans. Agora ben, nada sería igual se o carácter aberto e cordial non se tivese ganado o respecto e admiración dentro e fóra do seu oficio. Se baixase un extraterrestre, sería para presentarllo.

Ramón Novo
TEXTO

Londinense das aforas, Norman Graham Hill (15 de febreiro do 1929) era de bo carácter e humor solto nos momentos de relax, antes durante e despois de ser unha personalidade egrexia da F1. De novo tiña furgado en traballiños típicos dos mozos de clase baixa e servira dous anos na mariña de guerra ata que, disque chamado pola curiosidade dun xornal que anunciaba unha volta ó circuíto de Brands Hatch por cinco xilins, orientou a súa existencia para sempre cara ó automobilismo empezando desde mecánico. El ben vía as súas limitacións técnicas, pero agarrouse con determinación a aquela paixón que podía con el. Xa non era pícaro cando lle entrou o formigo, por conseguinte asumiu o oficio con profesionalidade. Era metódico como para chegar a apuntar nun caderniño os cambios que ía percibindo nos sucesivos ensaios; con contumacia adquiriu boas maneiras no labor de poñer o chasis a punto para correr; en competición, combinou o pragmatismo con que combatía as carencias técnicas, co gran poder de concentración que posuía de seu, e así se explica o froito que lle sacou á táctica de conservar o auto no seu circuíto máis querido: Mónaco. Hill, piloto empirista, era a antítese de Clark, piloto natural, e por eso tivo que esforzarse en aprender e utilizar a experiencia como sabedoría. Sexa como for, o ronsel que el deixou é incomparable: fóra da fórmula 1, ganou en Le Mans, en Indianapolis, no Tourist Trophy, na Targa Florio, nas series Tasman, en F2 e mais. Non tivo pouco mérito sendo compañeiro de Clark e de Stewart durante dous anos, guiar o BRM campión do 62, os Lotus 49, 49B e 72, o Ferrari 250 GTO, traballar para Colin Chapman e morrer, sendo piloto de carreiras, cun volante na man (Arkley, 29 de novembro do 1975).

Denominación de orixe

Aínda que nada o predispoñía a acabar sendo piloto, botou máis anos ca ninguén correndo na máxima categoría do automóbil, polo que lle deu tempo a conseguir dous campionatos (1962 – 1968) tres subcampionatos (1963 – 1964 – 1965), partir as pernas por varios sitios en Watkins Glen (1969), crear a súa propia escudería (Embassy Lola) e criar un fillo tamén campión do mundo da F1 (Damon Hill). Británico abondo para non ter que pasar por Ferrari, compracía á xente do pobo como nunca chegara a facelo Moss. Tíñaselle tal querencia que hoxe o seu espírito perdura mesmo para quen non soubera que xamais existiu. Coma un señorito xenuíno de bombín e paraugas, plasmou a personalidade british en símbolos como o toque de distinción no bigote, os emblemas inconfundibles no casco do London Rowing Club. Se do trío estelar dos sesenta Clark representa o home e Brabham a máquina, Graham é a imaxe pública do campionato e personifica coma ninguén o éxito, o refinamento e a autenticidade.

A primeira vez que o fixo foi cun Cooper-Jap no 1954, catro anos antes de debutar en fórmula 1 no Grand Prix de Mónaco a bordo dun Lotus 12. O carreirón da súa vida fixoo en Nürburgring no 1962, en auga e co muleto, perseguido todo o tempo por Surtees e Gurney. A anécdota produciuse no Pakistán: o consulado británico tivo que intervir por el cando, de escala en Karachi camiño de Tasmania, van ó cárcere el e mais Innes Ireland por un asunto escuro coas vacinas. Comentario de Graham: "Vese que o título de campión do mundo aínda non está recoñecido universalmente". O derradeiros instantes neste mundo tiveron lugar nun Piper bimotor que el mesmo tripulaba no medio da néboa, de volta de ensaiar no Paul-Ricard con Tony Brise e os mecánicos.

De palabra

Amigo da comedia e as bromas, para Louis Stanley era un dos mellores caracteres entre os pilotos de Grand Prix. Falaba a cen por hora e tiña tan boa palleta que, segundo Dan Gurney, en Indianapolis agardábase case coa mesma impaciencia o discurso de Graham Hill cá carreira mesma. Graham era así de singular. Escoitémolo: "Porque considero o campión do mundo como o embaixador do automobilismo do ano en curso, é el quen lle dá ó público unha imaxe correcta do deporte // Ás veces teño medo; sería estúpido dicir o contrario // Non podo crer que me botase deliberadamente; non tiven sorte; e Bandini non roubou o seu salario en Ferrari (México64) // A paixón vén sobre todo da pilotaxe; se algunha vez tiveches diante un auto —e capacidade de facerlle facer xusto o que querías— saberás a que me refiro. Exprésaste a través do coche; expresaste co teu carácter, co teu temperamento // Quizais non se colle á perfección unha curva máis de unha ou dúas veces nunha carreira; nunca se fai unha volta perfecta a un circuíto; sempre hai algunha cousa contra a que loitar // Quero ganar todas as carreiras en que compito... e morrer centenario".

❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil

ASEGAL ASESORES

❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia

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

CAMPIONATO GALEGO DE MONTAÑA: IX SUBIDA A TABOADA

"Punch" decisivo

Miguel Cumbraos
TEXTO E FOTOS

A montaña galega, neste caso o seu Campionato, deu o bandeirazo de saída en terras lucenses. Foi co gallo da novena edición da Subida a Taboada, proba que recurría ó habitual e rápido trazado que remataba en pleno casco.

Estreando un novo Fórmula, Benito Varela foi o dominador da fin de semana, liderando as diversas mangas. Pero, como aplicando aquilo de "quen ri último faino mellor", Cristóbal Serantes (Fórmula 2500) apretou a fondo na segunda ascensión oficial facéndose coa vitoria por diante do seu principal rival. Pese a un susto en forma de saída de vía, Esperón (Montiño Outeda) liderou dende o terceiro posto a categoría CM, que estivo moi concurrida, destacando a presencia do catro veces campión galego José Antonio Gómez (Semog Deltakrome), que retomaba deste xeito ás carreiras.

A pesar de problemas de embrague Pedro Castañón dominou entre os turismos

O novo Simca Rally de Encinas permitíulle vencer nos históricos

De menos a máis Serantes venceu en Taboada como fixera no 2004

Volvendo á competición despois dun tempo ausente, Pedro Castañón chegaba noveno, mandando co seu Seat León entre os carrozados. Outros vencedores na proba inaugural foron Magdaleno (grupo N), Quiroga (grupo X), Jaime Castro (grupo A) e Juan Carlos Encinas (históricos), todos eles nun pelotón de trinta e sete pilotos clasificados.

RALI CANTABRIA

26º Rali Cantabria Infinita

O lucense Burgo lidera con man firme o grupo N nacional SPRINT MOTOR

Miguel Cumbraos
TEXTO

O piloto oficial de Peugeot Sport España, Enrique García Ojeda, este ano seguindo un programa no Europeo de Ralis, venceu na proba de casa, o Rali de Cantabria. O seu compañeiro de equipo, Alberto Hevia, rematou segundo, sendo o chanzo máis baixo do caixón para o catalan Dani Sola, co seu C2.

Na xeral final os mellores galegos foron os irmáns Vallejo, quintos pese a ter que remontar por problemas de freos e dirección. Pero a efectos de resultado o máis agraciado foi Burgo, que obtivo a segunda vitoria do ano en grupo N. Entre os dez primeiros tamén estiveron Jorge González "Rantur", sétimo, e Luís Carballido, decimo. A seguinte cita do Nacional de Asfalto terá como escenario as estradas galegas do sur de Pontevedra, onde o sábado 3 de xuño dispútase o Rías Baixas.

RALI DE OURENSE - COMARCA DE VALDEORRAS

Benvido ó club

Sprint Motor
TEXTO E FOTO

Novas datas, agora na primaveira, e ubicación, da Gudiña ás pistas da Rúa e O Barco, o nacional de terra cumpriu na nosa comunidade a terceira cita do 2006. Día soleado nas pistas ourensás, polvorientas e con necesidade dunhas boas notas para rodar deprisa e seguro.

Querendo resarcirse do seu abandono en Granada Joan Vinyes marcou as primeiras pautas co seu Subaru. Pero a medida que avanzaba a carreira veu a enorme presión do expiloto de 500 c.c, Alex Crivillé (Seat Córdoba WRC). Os ataques do de Seva non poideron ser contrarrestados polo andorrán, facéndose deste xeito coa primeira vitoria do ano, así como a súa absoluta na esfera do estatal de terra, pola escasa marxe de algo máis de segundo e medio.

Cor galega tivo, desgraciadamente, tan só o terceiro lugar do pódio, merced ó completísimo rali de Francisco Pardo, o seu Subaru brillante pero alonxado da cabeza. Mágoa os prontos abandonos, por problemas mecánicos, de Amador Vidal e Pedro Burgo, cada un cunha filosofía distinta.

Pardo brillou en casa, subindo ó escalón máis baixo do pódio.

Outro exmotociclista, Nani Roma, levou o seu Lancer á primeira praza de grupo N, sendo para Alex Villanueva o triunfo na EVO Cup de Mitsubishi. No apartado de dúas rodas motrices o mellor foi o Fiat do madrileño Alfonso Navarro. Tras esta proba o citado Vinyes comanda a xeral provisional, con tan só tres puntos de marxe sobre Villanueva e Vidal.

Xeral final

Crivillé-Muntada
(Seat Córdoba WRC) ..48'16"5
Vinyes-Mercader
(Subaru Impreza Spec C) a 1"8
Pardo-Rivera
(Subaru Impreza Spec C) a 32"8
Villanueva-Tramont
(Mits. Lancer EVO VIII) a 1'1"7
Zuluaga-López
(Seat Córdoba WRC) a 1'13"2

ACTUALIDADE GALEGA

KARTING: VIANA DO CASTELO E SERRA DE OUTES

Avanzando con variedade

Miguel Cumbraos
TEXTO E FOTOS

O karting galego visitou por primeira vez este ano o trazado permanente de Viana do Castelo (Portugal), onde se xuntaron os habituais das sete categorías existentes. Así, entre os cadetes o triunfo correspondeu a Javier Vázquez, liderando Adrián Muíño en alevín e Adrián López na novidosa copa Costa Blanca.

Na pista lusa Laura Méndez foi a mellor nas mangas de Senior 125, correspondéndolle esta honra a Abel Seijo en ICC-125. Por último en Inter A Senior reparto de vitorias para Díaz e Vidal, vencendo Alejo Filgueira na opción Senior.

O certame proseguíuse quince días despois no recurrido trazado de Serra de Outes, onde se citaron 51 participantes. Na Copa Costa Blanca Estévez e López repartíronse as vitorias, liderando Muíño en cadete e Cobián en alevín. Un piloto doutra comunidade, en concreto o alacantino Chicón, triunfou en ICC 125, repartídonse os irmáns Filgueira Inter A, a Junior para Aaron e a Senior para Alejo. Por último en Senior 125 o mellor no trazado coruñés foi José Antonio Martínez.

GALEGO DE SLALOM: PASTORIZA

O turno de Lojo

O actual subcampión galego da especialidade, o compostelán Manuel Lojo, acadou o seu primeiro triunfo do ano. Foi no trazado permanente da Pastoriza, onde a escola PTC levou a cabo a primeira das dúas probas calendadas no presente ano.

Tralo Saxo de Lojo situouse o 206 do expiloto de autocross e actual seguidor do Volante-RACC, Manuel Souto. Todo espectáculo o home de Arzúa Javier García sitou o seu Ascona no terceiro posto.

AUTOCROSS: ARTEIXO E LARACHA

Cambio de tornas

O certame galego de autocross, de momento centrando as súas probas na provincia da Coruña, estase a caracterizar polo moito movemento que hai no peldano máis alto dos tres caixóns existentes.

Na categoría inferior, destinada a vehículos de menos de 1600 cc, a cita de Arteixo foi parar a mans de José Lista (Honda Civic), correpondéndolle dito privilexio a Enrique Meizoso (AX) en Laracha. Na modalidad superior vencía Jacinto Lista (206) na primeira cita, reemprazándoo Jesús Sánchez (205) na segunda. Por último o kartcross engadía a Pablo Sánchez (PRM) e Iván Ares (Semog) como novos vencedores este ano nas dúas respectivas citas.

Os Audi máis espectaculares

O Audi R10 (na fotografía) e o A4 DTM son dous dos modelos que completarán a mostra de Audi no Salón de Madrid. Mentres que co R10 a marca alemana se converteu no primeiro fabricante de automóbiles en optar á vitoria absoluta cun motor diésel completamente novo (5.5 litros, 12 cilindros, TDI biturbo) nas famosas 24 horas de Le Mans, coa nova evolución do A4 DTM, Audi está presente no Campionato Alemán de Turismos. Conxuntamente con diversas modificacións levadas a cabo no chasis e na aerodinámica, o A4 DTM evolucionou principalmente a nivel de motor.

O R10 con máis de 650 CV e 1.100 Nm de par, supera amplamente a potencia producida pola maioría dos Audi de competición precedentes. A planta motriz V12 do prototipo R10 equipada con dous filtros de partículas diésel, é dificilmente recoñecible como tal, grazas á suavidade de marcha natural do motor.

TU BODA

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

O RUTÓMETRO

1 Dominio KTM. Seguimos a falar do país veciño, onde citáronse os habituais do Enduro a nivel mundial. Terceira e cuarta probas, que tiveron como esceario as cercanías de Guimaraes. Trala carreira lusa Aro (KTM) lidera a categoría E2, Knight (KTM) é o mellor en E3 e Ljunggren (Husaberg) comanda a modalidade Junior.

Miguel Cumbraos
TEXTO E FOTOS

2 Novas estratexias. Comezou o Europeo de Ralis, que para a súa cita inaugural desprazouse as terras italianas de Brescia co gallo do "Rallye 1000 Miglia". Vitoria absoluta para o Punto Grande S2000 do local Andreucci e diversa sorte para o equipo de Peugeot España. Mentres que García Ojeda vencía na clase S1600, o seu compañeiro, o francés Bryan Bouffier, quedou retrasado dende os primeiros compases por un toque nunha roda.

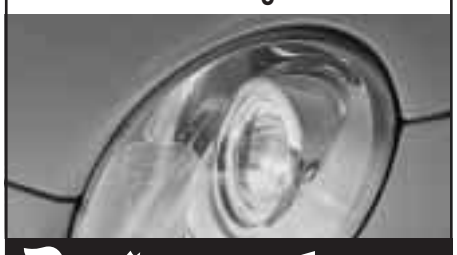
3 Intocable. O mundial de ralis prosigue o seu calendario da presente temporada, visitando esta vez as difíciles pistas de Arxentina. Nova e incontestable vitoria de Sébastien Loeb, que igualou as 24 de Tommi Makkinen, obstentando o seu copiloto Daniel Elena o novo record, que supera o de Luis Moya. Solberg (Subaru) e Galli (307) acompañaro ó francés no pódio, sendo Dani Sordo o mellor español no posto quinto.

4 Sen fortuna. Pouca sorte tiveron os pilotos pontevedreses Iago Rego e Celso Míguez nas súas respectivas mangas de F3 e World Series respectivamente. O vigués sufría diversos problemas mecánicos, tanto na cita de Valencia como a de Magny Cours, que lle impedían acadar en carreira resultados acordes. E o pontevedrés veía como todos os seus esforzos eran baldíos na manga de Zolder, ó ser embestido polo seu propio compañeiro na primeira carreira e abandoar cando remontaba posicións por problemas de freos na segunda.

5 Reafirmándose. Tralo estreo no asfalto italiano de Monza o Mundial de Turismos afrontou a súa segunda no trazado de Magny Cours (Francia). O británico Andy Priaulx (BMW 320si) reafirmouse no liderazgo, despois de vencer na segunda carreira, honra que lle correspondeu na primeira a Dirk Muller con idéntica unidade. Jordi Gené (León) foi terceiro na derradeira manga, sendo Yvan Muller o mellor representante de Seat na xeral provisional.

6 A primeira de Fuster. A segunda cita do nacional de asfalto tivo como marco as Illas Canarias. Proba con moitos incidentes que saldouse coa vitoria final de Miguel Fuster, favorecido por un ulterior pinchazo do líder, Dani Sola. Noutro eido de cousas primeiro pódio para os irmáns Vallejo (Renault Clio) e triunfo do local Francisco Suárez no grupo N. A única copa de promoción estatal presente, o Desafío Peugeot, saldouse co triunfo do catalán Basols por diante de Segura e Entrecanales.

7 No derradeiro intre. O sudafricano Giniel de Villiers (VW Race Touareg II) acadou na derradeira etapa a vitoria no Rali Transibérico, con saída en Portugal e desenvolvemento de parte do seu percorrido en territorio español. A proba, válida para o Campionato de España de TodoTerreo, tivo tamén no pódio ós Mitsubishi EVO de Roma e Alphand, sendo para Francesc Termens a vitoria na EVO Cup.

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
15890 - Santiago
Tfno.: 981 585 531
Móvil: 646 531 942

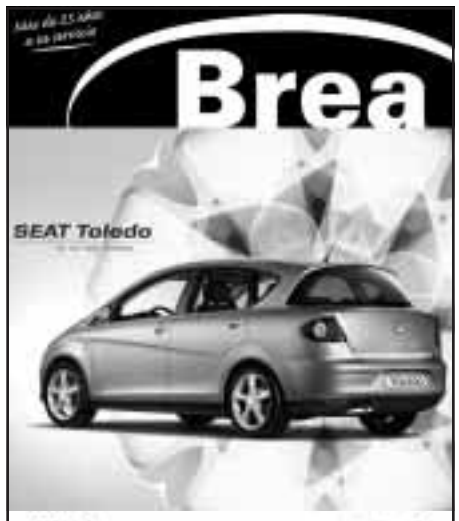
moto 93
ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL

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

PREZOS DE COCHES NOVOS

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
VÍA ISAAC PERAL, 8-10. POLÍGONO DEL TAMBRE - 15890 SANTIAGO
TEL. 981 55 29 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
VÍA PASTEUR, 6. 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 €

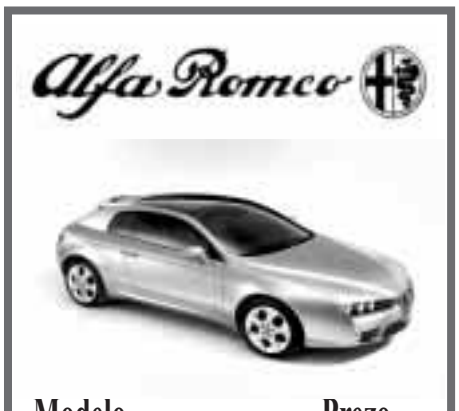
Brea Automoción
Tu concesionario Skoda en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail: ventas@breautomocion.skoda.es
TEL. 981 51 97 37

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
VÍA ISAAC PERAL, 8-10. POLÍGONO DEL TAMBRE - 15890 SANTIAGO
TEL. 981 55 29 00

Alfa Romeo



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

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.

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

Luis Penido deu un recital de condución

XV Rali do Albariño

Miguel Cumbraos
TEXTO

Emocionante foi o desenvolvemento da terceira cita do galego de ralis, o consolidado "Rali do Albariño", desenvolto en estradas das comarcas de Pontevedra e O Salnés. Completísima inscrición e adversas condicións meteorolóxicas nos treitos da mañá, cheos de auga e suciedade, disputándose a carreira con asfalto seco pola tarde.

O compostelán Penido volveu a brillar co seu EVO de grupo A, quedándose ás portas do triunfo

Emocionante foi o desenvolvemento da terceira cita do galego de ralis, o consolidado "Rali do Albariño", desenvolto en estradas das comarcas de Pontevedra e O Salnés. Completísima inscrición e adversas condicións meteorolóxicas nos treitos da mañá, cheos de auga e suciedade, disputándose a carreira con asfalto seco pola tarde.

Dende o primeiro momento de carreira Barreiro e Penido mantiveron unha pelexa moi axustada, que se saldou nas dúas primeiras seccións co balance de once segundos a favor do de Cuntis. Nas seccións vespertinas o compostelán, autor de tres "scratches", remontou considerablemente pero un pequeno problema co cambio impedíulle confirma-lo seu esforzo en forma de vitoria. Deste xeito o piloto do 306 obtiña o segundo triunfo do ano, reforzando o seu liderazgo, mentres que o home do Mitsubishi acadaba unha brillante segunda praza.

Nun rali cheo de incidencias e abandonos –Senra, Meira e Ramos, entre outros– a terceira praza final foi a parar a mans de Javier Paz, que lideraba o grupo N. No volante RACC Víctor Senra salvou a honra familiar, triunfando por segunda vez no ano e situando ó seu C2 entre os dez primeiros.

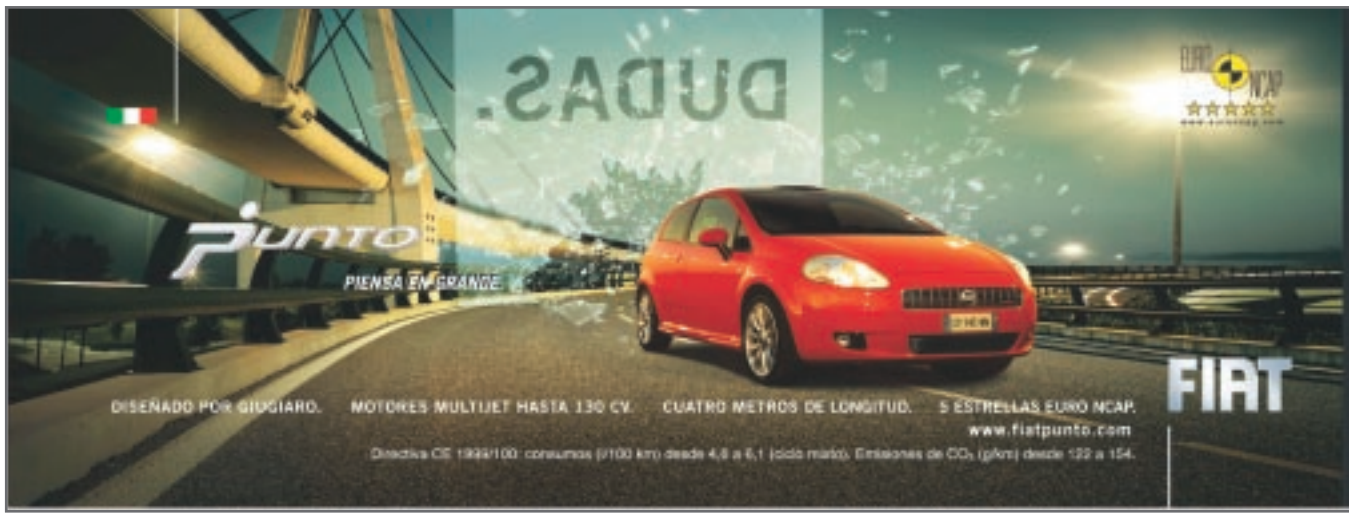
HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

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



NOYASTAR, S.L.
Concesionario Oficial
Exposición e taller:
Vía Edison, 3 - P.I. do Tambre
Tel. 981 57 77 78 - Santiago.

www.fiatpunto.com