Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Beny Fernández volve a competir

• reportaxe

>> Páxs. 12 e 17

Un histórico do automobilismo galego

• proba

>> Páxs. 10 e 11

O pequeno Touareg

Tiguan 2.0 TDI

• proba

>> Páxs. 18 e 19

BMW F 650 GS

Nova gama GS

Índice

Fiscalidade	2 e 9
Editorial	3
Seguridade	4
Novas	5, 6, 7 e 8
Jorge Lorenzo	16
Manuel Amigo	20-21
Pneumáticos	23
Competición	24, 26 e 27
Ráfagas	25

Especial

PDN Race Team
PÓSTER PÁXINAS CENTRAIS

A nova fiscalidade **verde** dos vehículos

Imposto de matriculación en función da contaminación emitida

Mercar un automóbil novo supón unha pingueira de gastos que sumar ao prezo do vehículo en si mesmo: o seguro, o imposto de circulación, o de matriculación.... Dende este 1 de xaneiro de 2008 cóbrase unha carga impositiva coñecida como "Imposto verde" ou "Taxa ecolóxica", que vén sendo o imposto de matriculación, aplicado agora atendendo ás emisións de dióxido de carbono de cada automóbil.

TEXTO: Félix Doce
FOTO: Sprint Motor

Daquela, se está a pensar en adquirir un todoterreo ou calquera outro vehículo potente ou de gama alta, o primeiro que debe saber é que lle sairá máis caro, polo menos un 18%. Pola contra, si se decide por un coche pequeno e urbano, é moi probable que non teña que pagar tanto por mor dos niveis de contaminación seren máis baixos neste tipo de coches, ditos niveis non son comparables aos grandes modelos de alta potencia. A decisión de cobrar aos condutores, segundo a contaminación que emita o coche que merquen foi tomada pola Comisión de Medio de Congreso. Amais disto, a emenda á lei de Calidade do Aire e Protección da Atmosfera modifica a fiscalidade dos automóbiles. Deste xeito, altérase o criterio para fixar o imposto de matriculación, que non será pola cilindrada ou o combustible que empreguen senón pola maior ou menor emisión de dióxido de carbono á atmosfera.

En definitiva, o que máis contamine deberá pagar máis.

No caso de España, dito sistema basearase en catro puntos:

Impoñer unha cantidade de diñeiro segundo as emisións de CO2.

Que os coches que menos dióxido emitan non paguen impostos.

Que o tipo para os máis contaminantes sexa de cinco puntos máis sobre o actual, que se sitúa nun 12% .

Por último, as motos acuáticas e quads (que até agora non tiñan que pagar imposto de matriculación) veranse obrigados a aboalo.

Segue na páxina 9

Consecuencias

Algúns condutores vense máis afectados porque supón un aumento considerable do prezo final da nova adquisición, aínda que moitos dubidan de que o aumento medio previsto de 1.200 euros poida disuadir en algo aos compradores deses coches, que en moitas ocasións superan gastos de 40.000 euros. En troques, para moitas familias que podían acceder a un todoterreo de rango medio esa podería ser a razón para non mercalo. Porén, esta norma beneficia aos mozos que buscan o seu primeiro coche, normalmente de cilindradas reducidas. Esta podería ser a razón de os coches pequenos elevaren a súa cota de mercado. Non en van, están a punto de chegar a España utilitarios nos cales o seu nivel de emisións se viu reducido de xeito significativo. O pasado outubro comezou a venderse o Fiat 500, importante por dúas razóns: ben por ser o primeiro coche pequeno –con só catro prazas- que superou as duras probas de choque (EuroNCAP); ben por ser quen de reducir as súas emisións (expulsa á atmosfera menos de 120 gramos por quilómetro).

A aplicación do "Imposto verde" supuxo un aumento do 38,5% na demanda de turismos e todoterreos máis ecolóxicos, chegando a venderse até febreiro a cantidade de 40.075 unidades. Non obstante, algunhas empresas do sector enténdeno coma unha penalización da adquisición de determinados modelos, o que pode provocar fortes distorsións sobre a demanda e provocar a caída dun determinado tipo de vehículo que, precisamente, coincide co que maiores vendas supoñía para o mercado.

Mellorar a calidade do aire

Entre o 20% e o 25% do dióxido de carbono que se emite á atmosfera provén da industria do transporte. Desta porcentaxe, entre un 10 e un 12% é producido polos automóbiles; con estas cifras, as emisións medias de CO2 dos turismos e todoterreos matriculados en España en 2006 situáronse en 151,91 gramos por quilómetro percorrido. Malia que esta cantidade supón un descenso respecto a anteriores períodos, aínda se afasta do obxectivo de emitir 120 gramos por quilómetro, o máximo fixado pola Comisión Europea para 2012.

O novo imposto forma parte da nova Lei de Calidade do Aire e Protección da Atmosfera, xa que as emisións de dióxido de carbono contribúen a incrementar os efectos do cambio climático. As autoridades perseguen que os cidadáns se impliquen na mellora destas condicións e na conservación do medio.

Esta taxa ecolóxica terá o seguinte baremo:

- **Vehículos** con menos de 120 gramos de CO2 por quilómetro: exentos de tributo.
- **Vehículos** entre 121 gramos de CO2 por quilómetro e 160 gramos de CO2 por quilómetro: 4,75% de carga impositiva.
- **Vehículos** entre 161 gramos de CO2 por quilómetro e 200 gramos de CO2 por quilómetro: 9,75%.
- **Vehículos** con máis de 200 gramos de CO2 por quilómetro: 14,75% (nesta categoría inclúense tamén aos quads e as motos acuáticas).

O anterior imposto de matriculación -Imposto Especial sobre determinados Medios de Transporte- estaba establecido en dous tramos, en función da cilindrada dos vehículos, de tal xeito que o tipo situábase no 7% para coches de gasolina de menos de 1.600 centímetros cúbicos, e vehículos diésel de até 2.000 centímetros cúbicos, e o tipo elevábase ao 12% para vehículos de cilindradas superiores.

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

MARZO

Nunca choveu que non escampara

Nada máis saír as cifras de vendas de marzo, os agoreiros apresuráronse a dicir que eles xa o viñan dicindo dende hai algún tempo. Que listos! Ninguén ata este momento se percatou de que a economía non estaba no seu mellor momento, e claro, iso ten que repercutir no sector da automoción. Outros "especialistas" fixeron un balance rápido e precipitado, pois os estudos serios é difícil facelos en base a un mes. Así e todo, xente máis crible e máis sensata dixo rapidamente a célebre frase do grupo vigués Siniestro Total: Ante todo moita calma!

Imos a analizar o por que desa calma, con calma. Unha análise concienciuda require un prazo de tempo máis amplo, como por exemplo un ano. De feito habitualmente os fabricantes contrastan as súas cifras comparándoas entre distintos anos. Ademais hai moitos factores que inciden directamente sobre as vendas dos automóbiles como o Plan Prever (finalizado o ano pasado), os tipos de xuros (que aumentaron nos últimos meses), o prezo dos combustibles (en subida libre) e as economías domésticas que entraron en crise. Malia todo os actores neste mercado interviñeron rapidamente para suavizar a caída das vendas. As marcas e os concesionarios están facendo un grande esforzo para equilibrar algún destes factores que inciden negativamente na venda dos seus modelos. O Plan Prever intentan neutralizalo recollendo os vehículos vellos coa mellor taxación posible. Intentan ofrecer uns xuros atractivos propoñendo uns financiamentos da propia financeira da marca, o máis baixos posibles. Incluso hai algunha oferta das marcas co cero por cento de xuros. O prezo dos combustibles e as economías domésticas xa son temas de macroeconomía. De todas as formas o primeiro pódese paliar en parte facendo menos quilómetros, se é posible. Os vendedores tamén intentan facer a compra máis atractiva con auténticos "ofertóns", o que podería suavizar un pouco as economías domésticas.

Aínda é axiña para dar un diagnóstico certeiro. Que non sopran bos ventos para os petos, sábeo calquera rapaz de instituto. Tamén hai que ter presente que os últimos anos foron de crecemento continuo, o que puxo o listón das vendas de automóbiles moi alto. Comparar agora este ano cos anteriores é ter que superar unha moi boa marca. Interesante tamén é que aínda que en xeral todas as marcas sofren unha caída en marzo, as "premium" fano en menor medida que as chamadas "xeneralistas". É curioso que a festa das marcas xa no 2007, cando empezaba a frouxear a economía deste país, foi preferentemente nos modelos máis luxosos e nos todoterreos. Ambos os dous consomen combustible e impostos que dá gusto.

En fin, é pronto para facer un "informe" do mercado rigoroso e estatisticamente correcto. Por iso haberá que agardar uns cantos meses máis para ver como se sitúa a crise, se xa estamos remontando ou en caída libre. De todos os xeitos xa o dixo o saber popular: "Nunca choveu que non escampara".

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

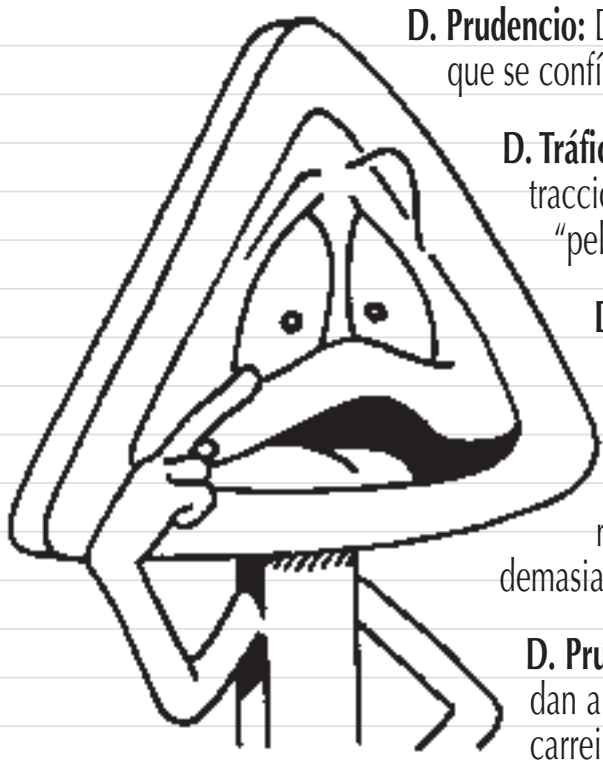
Gran variedad en Desayunos y Platos Combinados
Cafetería Le Abranza
Montero Ríos, 39 • SANTIAGO
Teléfono 981 593 636

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

Sprint MOTOR
Editor: Arrincamos, S.L.
Director: Xurxo Sobrino Morán
Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Xan M. Pérez, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Sonia Pena, Rodrigo Medina e Luis Penido.

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

D. Tráfico e D. Prudencio



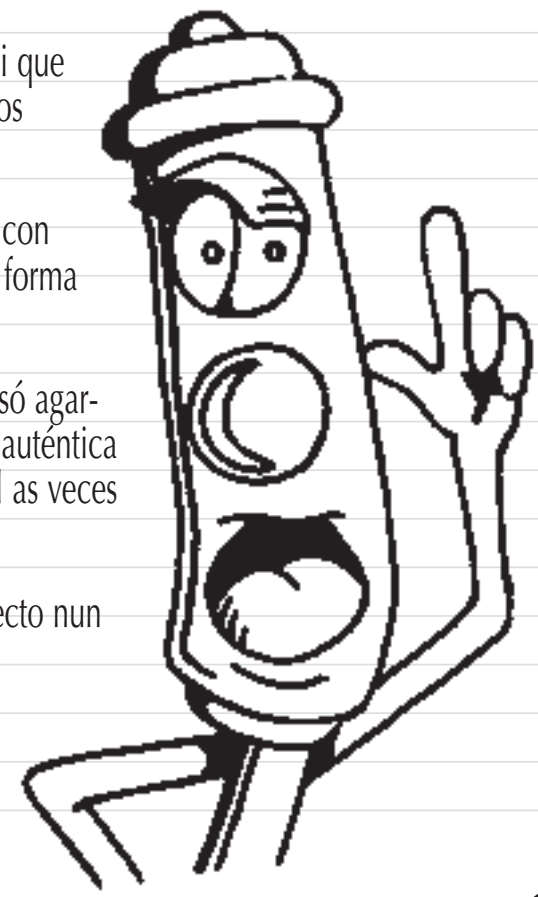
D. Prudencio: Don Tráfico, prestar atención cando imos ó volante é moi importante, pero vemos condutores que se confían e se distraen, sobre todo cando circulan na cidade a velocidades baixas.

D. Tráfico: Incluso a velocidade moi baixa é importante conducir concentrado. Hai que evita-las distraccións como le-lo xornal ou repasa-lo rímmel mentres se conduce. Se todo o mundo o fixera, o "pelotón" tardaría todo o día en chegar á meta.

D. Prudencio: Na circulación urbana os arrinques hai que facelos con xeito e respectando as distancias entre os vehículos.

D. Tráfico: Hai que evitar arrincar demasiado tarde con respecto ó automóbil que nos precede e deternos de forma demasiado brusca, ou moi preto do coche que nos precede.

D. Prudencio: Hai condutores que en vías de dobre carril só agardan a que abra o primeiro semáforo para ir facendo unha auténtica carreira gañarlle, non se sabe a quen, cambiando de carril as veces que faga falta.



D. Tráfico: Non sempre chega antes quen máis veces cambia de carril. Non é bo converte-lo traxecto nun slálom, xa que iso perturba a fluidez xeral e irrita ó resto dos condutores.

En marcha urbana, hai que lembrar que os semáforos non son "grellas de saída".

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

Equipamentos novos para o Octavia

Škoda incorpora novos equipamentos no seu modelo Octavia. A marca checa substituirá os paquetes opcionais Design e Premium polas novidades que achegarán os equipos Privilege e Excellence. Así pois, o Privilege estará encamiñado para o acabado Trend e o paquete Excellence irá dirixido ó acabado Elegance, tanto na versión combi coma na berlina.

O pack Privilege ofrecerá: sensor de chuvia, asistente de luces, Maxi-DOT, volante multifunción cun pequeno paquete de coiro e retrovisor interior fotosensible. Amais destes accesorios, consérvanse os antigos elementos do paquete Design: control de estabilidade ESP, Climatronic bizonal, toma auxiliar de audio e iantas de aliaxe Vega de 16".

A outra opción do Octavia é a do pack Excellance, que traerá: faros de xenón con lavafaros, limpaparabrisas traseiro, sensor de chuvia, retrovisor interior fotosensible e asistente de luces. A todo isto hai que engadirlle os compoñentes cos que xa contaba o paquete Premium: roda de reposto de emerxencia, alarma, Maxi-DOT, iantas de aliaxe Pegasus de 17", volante multifunción con control de radio, control de presión de pneumáticos TMP e repousacabezas activo.

Os prezos dos novos equipamentos do Octavia son:

- *Pack Privilege (acabado Trend): 1.500 euros.*
- *Pack Excellence (acabado Elegance): 1.200 euros.*

Novo Passat CC

Volkswagen xa está a presentar o seu novo Passat CC, coupé de catro prazas e 4,8 metros de longo que aparece no mercado con dous motores de inxección directa de gasolina (o TSI de 160 CV e o V6 de 300 CV) e incorporando engadidos como asentos envolventes de tipo individual para todo o habitáculo ou innovadores sistemas de propulsión. A achega do novo Passat CC, que en breve se completará co turbodiésel TDI de 140 CV (que vai cumprir coa rigorosa regulación de emisións Euro 5 que entra en vigor dentro dun ano e medio), inclúe o asistente de mantemento de carril Lan Assist, que é quen de efectuar movementos na dirección do automóbil se advirte unha saída de vía, desconectándose en canto o condutor indica co intermitente un cambio de carril.

Polo que respecta ós consumos, dicir que o TDI require 5,8 litros e acada velocidades de 213 km/h. O TSI ten un consumo de 7,6 litros e unha velocidade de 222 quilómetros por hora. O V6 4Motion ten un gasto de 10,1 litros e acada os 250 km/h. Neste modelo vén de serie a tecnoloxía 4Motion (sistema de tracción permanente ás catro rodas) e máis a suspensión adaptativa electrónica DCC, encamiñada a controlar a suspensión do coche e máis a dirección electromecánica.

A Guía Michelin Main Cities of Europe 2008

Escrita en inglés, a guía Michelin Main Cities of Europe 2008, á venda a un prezo de 24 euros, diríxese tanto ó viaxeiro de negocios coma ó turista que visita as cidades europeas máis senlleiras. A guía pretende axudarlles a atopar de maneira doada o lugar axeitado para cear ou pasar a noite, un hotel que estea preto do centro de convencións ou un restaurante tranquilo onde se poida convidar a un cliente a xantar tras unha reunión. Inclúe información abonda de utilidade, como planos da cidade coa localización dos hoteis e restaurantes, palabras clave que definen o estilo de cada establecemento, datos prácticos sobre cada cidade, unha descrición das especialidades culinarias da zona e información turística.

BREVES

- **Cambio de data para o Autocross de Arteixo.** A Peña Autocross Arteixo muda a data para a carreira que se disputará no circuíto José Ramón Losada de Morás (no mesmo concello coruñés). Inicialmente proposta para o 12 de abril, as condicións meteorolóxicas levaron á organización do evento a solicitar por parte da Federación Galega de Automobilismo un aprazamento, ficando deste xeito o día 26 de abril como data para a competición.

- **Goodyear e a NASA pisarán Marte.** Goodyear e a NASA traballan conxuntamente para dar forma ós pneumáticos que rodarán no vehículo espacial Chariot, desenvolvido polo centro espacial Johnson Space Center de Texas para viaxar a Marte. A casa americana Goodyear non se estrea nestes terreos, pois fai 40 anos fora a encargada de calzar ó Apollo 14 co seu pneumático XLT. O pneumático en cuestión non ten aire, nesta ocasión deberá ser quen de soportar 10 veces máis o peso do seu predecesor e terá unha duración 100 veces superior.

- **O sector do automóbil require a volta do Plan Prever.** Membros das asociacións do eido do automóbil celebraron a continuidade do Ministerio de Industria, Turismo e Comercio. As peticións ó titular deste departamento –Miguel Sebastián- foron varias, o eixe de todas elas foi a recuperación inmediata do Plan Prever para a renovación do parque automobilístico desvencellado do imposto de matriculación, con maior dotación económica e orientado cara a seguridade viaria.

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

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

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

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

Renault apúntase ó bioetanol

Renault estrea motor compatible con biocombustibles, máis en concreto con bioetanol E85. O primeiro en arrancar con esta motorización será o Clío. Este automóbil irá encamiñado ao sector business: empresas e administracións do eido nacional e local.

O proceso de adaptación deste Clío para converterse nun vehículo máis limpo tivo poucas variacións. Modificáronse a inxección e máis a cámara de combustión collendo a do motor 1.2 16v que xa posuía o automóbil, e tamén houbo algún cambio no depósito do combustible.

Cómpre salientar que este novo motor formará parte da familia Renault eco2 por varias razóns:

- Emitirá menos de 140 g/km de CO2 cun consumo de combustible en ciclo mixto de 5,9 litros cada 100 km.

- Foi fabricado nunha factoría ISO 14001, isto é, unha empresa que apostou polo aforro enerxético e pola non contaminación medioambiental.

- Este modelo poderase rexenerar nun 95% cando chegue o intre do seu final, amais, está composto por un 5% de plásticos para reciclar.

O Clío E85 tomará corpo a raíz do nivel de entrada Authentique e chegará a España o 1 de abril. Con carrozaría de 5 portas, radio, aire acondicionado, pintura metalizada e *bluetooth*. O seu prezo queda fixado en 14.190 euros.

Salón do Automóbil de Vigo: do 26 de abril ó 4 de maio

Vigo será unha vez máis porta de entrada de novidades internacionais no eido do motor, concretamente do 26 de abril ó 4 de maio, no marco do XVII Salón do Automóbil que se celebra no Ifevi. As súas bazas son as seguintes: as máis recentes innovacións de até 40 firmas do sector, entre as que se contan Citroën, Mercedes, Opel, BMW, Audi, Renault, Porsche, Ferrari, Ford, Lexus, Seat, Jeep, Mitshubishi, Volkswagen, Toyota, Suzuki, Honda ou Hummer.Amais disto, haberá novidades dignas de ser tidas en conta, como por exemplo unha meirande especialización nos vehículos de dúas e catro rodas, xa que a industria auxiliar contará coa súa propia feira no I Salón Atlántico de Equipos e Accesorios para a Automoción, evento tamén chamado Tecnisalón.

Este encontro, a celebrar do 24 ó 26 de abril xusto no recinto, vén a encher un oco importante no Noroeste da Península, área na que –até o de agora- non existía un escaparate profesional desta índole e tan específico. A última xornada desta feira (a do 26) coincidirá co comezo do Salón do Automóbil.

Por certo que os días 1, 3 e 4 de maio e dentro do Salón, o Ifevi acollerá a celebración do Racingshow de Caixanova, un espectáculo que contará con algúns dos mellores pilotos da actualidade e cun circuíto interno de velocidade para a realización de probas.

Volkswagen e BlueMotion, a prol do medio

Volkswagen segue a subir chanzos na filosofía do sostible. É aí onde se encadra a súa nova liña BlueMotion, aberta o ano pasado cos relanzamentos do Polo e do Passat e proseguida agora coa incorporación do Golf, o Golf Plus, o Golf Variant e o Jetta, co que se chega a un número total de sete modelos e nove combinacións de equipamento. Esta, concibida tamén coma un movemento ecolóxico (está adscrito ó *Plant for the planet* da ONU), vai encamiñada a coidar o medio e, tamén, o peto dos condutores, contribuíndo a aforrar combustible.

Se nos achegamos á Gama Golf cos seus tres compoñentes: Golf, Golf Plus e Golf Variant, atoparémonos cun motor TDI de 105 CV con filtro de partículas DPF e un alongamento da relación de transmisión de terceira a quinta velocidade. Amais disto, todos contan de serie cun computador de abordo. Os acabados do Golf aparecen irmandados cos acabados iGolf e Highline; no caso do Golf Plus óptase a escoller entre Edition e Highline; o Variant presentarase baixo a face do Advance.

É a quenda do Jetta BlueMotion, o máis ecolóxico, cun consumo de 4,6 litros aos 100 km e unhas emisións de CO2 de 122 g/km. Desde o punto de vista técnico, conta cos mesmos parámetros cós Golf (motor TDI de 105 CV con DPF, etc). O alerón traseiro de 527 litros de volume é o que define o seu carácter aerodinámico e diferenciador. O Jetta ofrecerase en combinación co acabado Advance.

Escaravello: Red Edition

Se tivésemos que contar as *vidas* do Beetle *(Escaravello)*, non nos chegarían os dedos dunha man, e semella que Volkswagen non só se resiste a dicirlle adeus, senón que segue a poñer novos modelos no mercado. Desta volta, vén de anunciar unha edición limitada *(Red Edition)* de 100 unidades do New Beetle e outras tantas do New Beetle Cabriolet. Os elementos que diferencian estas versións das súas precedentes teñen que ver en boa medida coa carrozaría, agora en cor Negra Profunda Efecto Perla, a engadir ó ton vermello da tapizaría de coiro.

No interior inclúe de serie revestimento de coiro no volante e na panca de cambios e asentos calefactables, amais do sensor de distancia de aparcamento Parktronic. Ambos modelos incorporan airbags frontais e laterais, ancoraxes ISOFIX nas prazas traseiras, ESP e ABS, faros antinéboa e, como curiosidade, unhas placas onde queda rexistrado o número de serie de cada unidade (incluído na chave e de xeito personalizado).

Os prezos da edición New Beetle Red Edition van dos 25.375 euros do modelo 1.6 102 CV (manual) até os 27.300 do modelo 1.9 TDI 105 CV manual. Polo que respecta ó Cabriolet, o custo oscila entre os 27.850 euros do modelo 1.6 102 CV manual até os 30.060 euros do 1.9 TDI 105 CV manual.

Active Drive (4RD): O esqueleto do Laguna

Renault e Renault Sport Technologies idean un chasis para o Laguna GT: trátase do Active Drive de catro rodas directrices (4RD); un manifesto a prol da seguridade, da manexabilidade e da dirección.

Con esta nova armadura, a casa francesa dotará ao Laguna cun don para saír das situacións máis perigosas, para isto servirase da acción do ESP e dunha adherencia asimétrica: freadas difíciles e manobras de evitación serán tarefa ben doada neste GT.

O Active Drive de catro rodas directrices converterá ao Laguna nun coche moi "guiado": a dirección -coma un presentimento- colocará ó vehículo na traxectoria axeitada, fóra de risco. Con moito tento, e axudado por regraxes específicos, o Renault Laguna termará dos balanceos transmitindo a sensación de estarmos xirando en chairo.

A precisión deste modelo achegarase con feitura de arrolo: comodidade e dominio na estrada.

Blue & Me para o Bravo

Fiat agasallará co sistema Blue & Me a todos os que merquen o Bravo 1.9 MTJ 120 CV (en acabados Dynamic e Emotion). Alá polo 2006, a marca italiana -en colaboración con Microsoft- escollera abraiar aos seus clientes con esta aplicación Bluetooth con mandos no volante. Dito sistema aparece tamén nunha versión con Navegador por pictogramas, recoñecemento de voz evolucionado, porto USB, lector de arquivos MP3 e intérprete de SMS.

Desta volta, a campaña de Fiat (que chegará ao seu final o 30 de xuño) conta co engadido dun desconto de 2.500 euros para todas as unidades do Bravo.

BREVES

• **Un kart a hidróxeno na Fórmula Zero.** Na Cidade do Motor de Alcañiz (Teruel) presentouse -por primeira vez en España- un kart propulsado por hidróxeno e pila de combustible sen emisión contaminante ningunha (só expulsa vapor de auga). O enxeño foi ideado polo equipo EuplaTech2, o porqué da creación atopámolo no proxecto Fórmula Zero: un concurso no que participarán estudantes de todo o mundo co gallo de orixinar vehículos limpos que se enfrontarán en varias carreiras por diversos países. O protagonista español desta proposta pesa 250 quilogramos, ten 35 CV e chega aos 135 km/h.

• **As dúas rodas engrosan a súa produción.** O valor da produción de ciclomotores e motos viuse aumentado nun 10,2% neste comezo de 2008, acadando nos meses de xaneiro e febreiro os 120,8 millóns de euros, fronte á cantidade de 109,6 millóns de euros dos devanditos meses do pasado ano 2007. Máis polo miúdo, neste ano 2008 lévanse producido un total de 48.325 unidades: 29.085 motocicletas e 19.240 ciclomotores. Porén, as previsións para o sector das dúas rodas adiviñan unha caída das vendas.

• **Máis coches limpos en EE UU.** En EE UU, o alto custo da gasolina está a disparar a venda de coches con combustibles alternativos. En 2007, a cifra foi de 1,8 millóns de automóbiles, 250.000 máis ca no ano anterior. Para 2008, cunha situación de subida de prezos que non mellora, as previsións son de 2 millóns de vehículos vendidos. Os números, achegados pola firma R. L. Polk, complétanse co seguinte dato: estanse a impoñer os automóbiles híbridos e os que usan E85 (mestura de etanol e gasolina), mentres caen as de diésel limpo.

Citroën C4 Sedán

O Citroën C4 Sedán comeza a chegar ós puntos de venda do noso país disposto a ter un bo recibimento. Pertencente á categoría media do mercado de turismos, o C4 Sedán destaca polo seu estilo, pola súa habitabilidade e pola gran capacidade do seu maleteiro. Con tres volumes, 4,78 m de longo e 1,77 de ancho, básease na mesma plataforma do C4 e comparte con el as características e innovacións nas que este baseou o seu éxito, tanto no que se refire a confort como a tecnoloxía.

O C4 Sedán incorpora, ademais, todos os equipamentos de seguridade que permitiron ó C4 obter 5 estrelas nos test de choque de EuroNCAP en protección de adultos. O ABS con repartidor electrónico de freada, a axuda á freada de urxencia, unida ó prendido automático das luces de emerxencia; o regulador e o limitador voluntario de velocidade; os airbags de condutor e pasaxeiro dianteiro, laterais dianteiros e de cortina, son de serie en toda a gama.

Este modelo chega ó noso país con dous motores: un de gasolina, o 1.6i 16 V de 110 cabalos e un de gasóleo, o HDi 110, ambos equipados cunha caixa de cambios manual de cinco velocidades.

Prezos do Citroën C4 Sedán

VERSIÓNS	PVP
C4 Sedán 1.6i 16 V 110 LX Plus	15.150
C4 Sedán 1.6i 16 V 110 Collection	16.300
C4 Sedán HDi 110 LX Plus	17.240
C4 Sedán HDi 110 Collection	18.390
C4 Sedán HDi 110 Exclusive	20.110

I Concentración Galiza 2008

Aproveitando a ponte do 1 de maio, os socios do Club BMW M celebrarán na nosa autonomía unha das súas convencións anuáis. Así, Galiza reunirá nestes días especiais de inicio de mes moita actividade vencellada ó mundo do motor, vista a oferta existente.

O programa comeza o venres 2 coa chegada dos participantes a Vigo, onde despois do xantar procederán a visitalo Salón do Automóbil, que se achega a 17º edición. O sábado 3 haberá proba de habilidade no circuíto "Paris-Dakart", emprazado en Sanxenxo, para a continuación realizar un ruta turística polo Salnés e comarcas veciñais, no medio da cal procederase ó xantar con produtos típicos da nosa terra, concluíndo a xornada coa asamblea ordinaria de asociados. O domingo 4 os participantes terán día libre, dando por rematada a concentración.

Citroën máis verde

O Salón EVER 2008 de Mónaco, celebrado a finais de marzo e dedicado ás enerxías renovables e os vehículos ecolóxicos, foi a oportunidade para que Citroën mostrara o C4 Bioflex e o novo C5 HDi 138 FAP, dos automóbiles que se comercializan xa en algúns países e que poden utilizar biocombustibles. Así e todo, non son a única aposta da marca na súa estratexia pola conservación do medio natural.

O C4 BioFlex está dispoñible en países como Francia dende setembro do ano pasado. O seu motor de 1.6 litros de cilindrada, que desenvolve 113 cv, pode circular con ata un 85% de etanol E85. Polo demais, o seu equipamento e prestacións son idénticos ós de calquera C4.

En canto ó C5 HDi 138 FAP, como os demais vehículos da marca equipados con mecánicas HDi, pode funcionar ata cun 30% de biodiésel, sen necesitar ningunha modificación. Ademais, conta co filtro de partículas (FAP), un dispositivo que elimina ditas partículas, impedindo a súa emisión á atmosfera e que tamén pode atoparse en versións diésel dos C2, C3, C4, Xsara Picasso, C4 Picasso, Grand C4 Picasso, C5, C6 e C8.

Alfa InfoMore 900 2532 00
Información Gratuita/Prueba
www.eventosalfaromeo.es www.alfaromeo.es
*Gama Alfa 147 **PVP recomendado con descuento promocional incluido para Alfa 147 1.6 TS 105 CV 3P Distinctive, en Península y Baleares (Promoción, IVA, Transporte e Impuesto de matriculación incluidos). La versión visionada no se corresponde con la versión anunciada. La operación acción incluye la aportación de la Red de Concesionarios Alfa Romeo. Consumo mixto (l/100km) entre 5.9 y 8.9. Emisiones CO2 (g/km) E4: 153 hasta 211.

¡Operación Acción hasta fin de mes!

Alfa 147 desde 14.995€** con:
• Climatizador manual
• Llantas 16”
• 6 Airbags + ASR y MSR
• Volante en piel con mandos de Radio CD
• Cruise Control

Con la **Operación Acción,** te ahorras **3.500 €*** sobre toda la gama.

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

Vén da páxina 2

Novidades

Ademais do novo imposto, que se deberá pagar en función da contaminación emitida polos vehículos, hai máis novidades:

Como cobrar. O Goberno non decidiu se cobrar segundo o nivel de emisións do coche ou que os propietarios paguen de xeito proporcional por cada gramo de dióxido de carbono que supere o límite fixado.

Coches etiquetados. Outra das novidades incorporadas á lexislación é que o Goberno obrigará ás marcas a colocar unha etiqueta informativa sobre a eficiencia enerxética, isto é, sobre o consumo de combustible e emisións de CO2 dos turismos novos que se poñan á venda ou se ofrezan en arrendamento financeiro.

Mobilidade sostible. O Goberno elaborará unha Lei de Mobilidade Sostible que incorpora o mandato ás empresas para que reduzan o número de desprazamentos en coche dos seus empregados, fomenten outras maneiras de transporte menos contaminantes e contribúan a reducir o número e o impacto dos devanditos desprazamentos.

Algunhas limitacións

- Non desaparece o imposto de matriculación, tal como propuxera a Comisión. Iso supón que España segue sendo a única grande produtora de automóbiles de Europa que mantén esta figura impositiva.
- Novo imposto de matriculación, malia que no seu deseño depende das emisións de C02, non grava realmente o uso do vehículo, senón unicamente o seu potencial efecto de emisións. Que acontece, por exemplo, se un vehículo con altas emisións de CO2 non se emprega regularmente?
- Hai que ter en conta tamén que a implantación do novo imposto veu acompañada da eliminación do Plan Prever, perdendo así un dos maiores incentivos para renovar o parque automobilístico e reducir as emisións contaminantes. Porque un dos grandes problemas da contaminación continúa sendo o envellecido parque automobilístico español.

Si, por suposto: os que traballan no campo, os forestais, os gandeiros, os veterinarios... veranse afectados. Pero a maioría dos propietarios destes potentes e contaminantes vehículos son, de xeito paradoxal, puros urbanitas. Como moito, cazadores ou recolledores de cogomelos de fin de semana, amigos do pateo mais con mesura, sen esaxerar. Cantas veces pisarán a lama ao longo do ano as rodas deses xigantes? Dous, tres como máximo, se cadra ningunha? Lonxe, moi lonxe, do pracer de parar nun pobo e camiñar sen angustias polas súas pistas. Por non falar dos terribles quads, o deporte de atronar o campo a lombos dun ruidoso triciclo de alta motorización.

Recoñezámolo. Alleos a outras sensibilidades, estes coches carísimos convertéronse nun elemento máis de distinción social, as vendas seguen en constante aumento até o punto de estar a desprazar no mercado español ás berlinas de luxo. E iso a pesar de que a nova fiscalidade verde os fixo aínda máis prohibitivos. Tanto ten. Como dirían os sobraos: será por cartos.

Non hai que esquecer que eu, ti, nós… os consumidores somos quen decidimos e que, por iso, é fundamental asegurar que posuímos a máxima información posible para que a merca dun vehículo sexa, á vez, un acto informado e responsable; o resto dependerá da nosa conciencia solidaria… e dos nosos aforros.

No caso de España, dito sistema basearase en catro puntos:

>> 1. Impoñer unha cantidade de diñeiro segundo as emisións de CO2.

>> 2. Que os coches que menos dióxido emitan non paguen impostos.

>> 3. Que o tipo para os máis contaminantes sexa de cinco puntos máis sobre o actual, que se sitúa nun 12% .

>> 4. Por último, as motos acuáticas e quads (que até agora non tiñan que pagar imposto de matriculación) veranse obrigados a aboalo.

Tiguan

O vehículo que estivemos a probar é o Volkswagen Tiguan, un modelo pertencente a un segmento cada vez máis competido, o dos SUV (Sport Utility Vehicles) de tamaño medio. Trátase duns vehículos con estética de todoterreo pero moi válidos para un uso cotián. Así, son máis áxiles na estrada que fóra dela e tamén máis confortables que un todoterreo puro. Predomina o enfoque lúdico.

O pequeno Touareg

TEXTO: Luis Penido
FOTOS: L.P. e Sprint Motor

Este segmento xa contaba con automóbiles moi equilibrados e atractivos coma o Toyota Rav-4, o BMW X3, e os seus curmáns: o Citroën C-Crosser, o Peugeot 4007 ou o Mitsubishi Outlander. Estes modelos xa están a representar máis dun 6% da cota de mercado, dobrando as súas vendas nos últimos catro anos.

Desde o punto de vista estético, cómpre salientar a súa carrozaría de aparencia robusta, deportiva e elegante. Os faros fusiónanse coa parrilla achegando un frontal musculoso e potente con clara imaxe de marca. Os pasos de roda son anchos e o portón traseiro baixa até fundirse co parachoques traseiro.

En canto ó seu tamaño exterior, con 4,43 (longo) x 1,81 (ancho) x 1,69 (alto) sitúase na posición dos SUV medios, dispoñendo de cinco prazas. Algún competidor dispón de dous asentos supletorios (7 en total), ora ben: estreitos e incómodos abondo para longos percorridos. O peso elévase até os 1.700 quilogramos debido ó seu equipamento e a tracción total.

A unidade probada conta cun motor 2.0 TDI con 140 cabalos; emporiso, está dispoñible tamén con 170 cv.

Se falamos das versións de gasolina, hai que escoller entre dúas cilindradas: 1.400 cc con 150 cv ou 2.000 cc con 170 ou 200 cv.

Un interior ergonómico e funcional é ideal para catro ocupantes e algo xusto para cinco. Os acabados son de alta calidade e inspiran un ambiente deportivo e elegante. Dispón dun maleteiro con máis de 470 litros de capacidade.

Pasamos á proba dinámica. A condución en estrada é moi semellante á dun turismo convencional, tan só se aprecian as inercias dun peso sensiblemente superior e dun centro de gravidade de nunha altura intermedia entre un turismo e un todoterreo. Chama a atención o sinxelo no seu desprazamento, e non nos cabe dúbida de que excederá os 140 cabalos que oficialmente declara VW para esta mecánica. Os consumos medios obtidos sitúanse arredor dos 8 litros de gasóleo por cada 100 quilómetros percorridos.

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

2.0 TDI

O prezo parte de 32.000 euros e xa hai lista de espera nos concesionarios, porque o Volkswagen Tiguan é un dos vehículos de moda. Por algo será.

Ficha técnica

Motor: 4 cilindros
Cilindrada: 1.986 cc
Potencia: 140 cv/4.200 rpm
Par Máximo: (Nm/rpm) 320/1.750-2.500
Cambio: Manual 6 velocidades
Tracción: 4Motion
Combustible: Gasóleo

Freos:
Dianteiros: Discos ventilados de 312 mm
Traseiros: Discos de 286 mm
Capacidad depósito: 64 litros
Peso en vacío: 1.590 quilos

Valoración

A valoración final é ben positiva. Se este vehículo convence por calidade, tamén o fai por equipamento (sendo este moi completo). A unidade probada contaba mesmo con teito eléctrico panorámico, o que lle confire unha grande luminosidade interior.

Conclusión

É perfectamente válido para un uso cotián. Porén, tendo en conta a súa inferior altura libre ó chan, como se comportará fóra da estrada? Pois realmente ben. Tiñamos dúbidas respecto á eficacia do sistema de tracción tipo Haldex, mais venceu tódalas situacións complicadas que se presentaron na nosa excursión. Loxicamente, circulamos por camiños e superamos pendentes pronunciadas, pero non se nos pasou pola cabeza introducirnos en zonas trialeiras. Para iso habería que levar un todoterreo puro e dispor de marchas curtas, longas, diferenciais autobloqueantes…

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
- 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

Beny Fernández volve a competir

"Agardo o Rías Baixas Ourense con moita ilus

Os ralis galegos deron non poucos pilotos, boa parte deles de prestixio, aínda que non foran sempre ben tratados pola caprichosa deusa fortuna. Un deles, carismático, popular e veloz, foi Beny Fernández, varias veces subcampión estatal e cunha senlleira traxectoria. Tras pendurar as luvas a comezos dos 90, o vigués volva á competición do 2008. Sensacións dunha lenda dos ralis galegos, que retorna… cun Porsche, faltaría máis.

Beny co noso redactor Miguel Cumbraos

Unha reportaxe de M. Cumbraos
Fotos: M.C. e Sprint Motor

Como afronta Beny o retorno ás carreiras no 2008?

Inicialmente cunha gran incógnita, pois fai moitos anos que non corro e non sei onde vou estar en relación cos meus rivais. O que si teño claro é que deberanse mellorar cousas no 911 e que eu tamén terei que mellorar. Estou seguro de que ó final da primeira proba teremos perfeccionado o noso ritmo e estaremos en cabeza, pese ós trinta e tres anos desta unidade.

Seguiu algún tipo de preparación física para esta volta á competición?

A realidade é que a primeira toma de contacto resultoume durísima e tiven mesmo dificultade para saír do coche. Na seguinte xa me atopei mellor, despois de facer o test con mono e casco. O que si estou a facer é coidarme, aínda que polo meu traballo non podo dedicarlle á preparación física o tempo que quixese.

Para o público que non viviu a súa época, quen é Beny Fernández?

Sempre dixen que me gustaría ser lembrado non coma un piloto rápido senón coma unha persoa que se portou o mellor posible e tentou levarse ben con todos. Gustaríame que este proxecto tivese continuidade con xente nova e se decataran de que as cousas acádanse con moito esforzo e sacrificio.

Que cambiou e que segue semellante neste Porsche trinta e tres anos despois?

A nivel estético segue tendo un aire co 997 dos irmáns Vallejo, que en realidade é un 911 actual. Mecanicamente fora unha xoia no seu día, a súa competencia en ralis era un Seat 124. Hoxe a electrónica, o cambio secuencial, a dirección asistida, o embrague, fan moito máis cómoda a condución.

O esquema actual dos ralis, curtos e con moitas paradas, faille máis doado o regreso?

No meu caso vaime favorecer, pois o estilo criterium simplifica os recoñecementos. Isto, claro está, beneficiame.

É o Rías Baixas a proba que agarda Beny con máis impaciencia?

É curioso, pois todo o mundo me fala desta proba. De tódolos xeitos, pola relación que tiven con Estanislao Reverter sempre me fixo moita ilusión vencer en Ourense, coma tamén aconteceu co Rías. Estou desexando correr ámbolos dous ralis, pois sendo en xuño permitiranme estar en mellor forma cá no comezo da tempada.

Sen presión de ningún tipo, cal é o obxectivo no 2008?

Antes de nada divertirnos e pasalo ben. Pero como sempre tiven mentalidade de facelas cousas do mellor xeito posible, mentiría se dixese que non saio a gañar.

Completará a presenza en España con participacións internacionais coma no pasado?

Comentei este tema con Jorge Dorribo pois considero que para un histórico coma este Porsche é máis interesante medirse en citas coma o Tour de España, o Tour de France ou o Rally Legend, onde competirán pilotos coma Munari, Röhrl ou Alen, con coches coma o Stratos ou o 037. Resultaría moi prestixioso.

Grupo Brea

LO MEJOR DE CADA MARCA

SEAT
Brea Motor
Polígono del Tambre
Vía Pasteur, 6 - Parcela 112
SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf. 981 55 26 00

Audi
Brea Móvil
Ctra. N-550, km 59
Rúa do Cruceiro, 103A Pulleira
SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf. 981 56 97 00

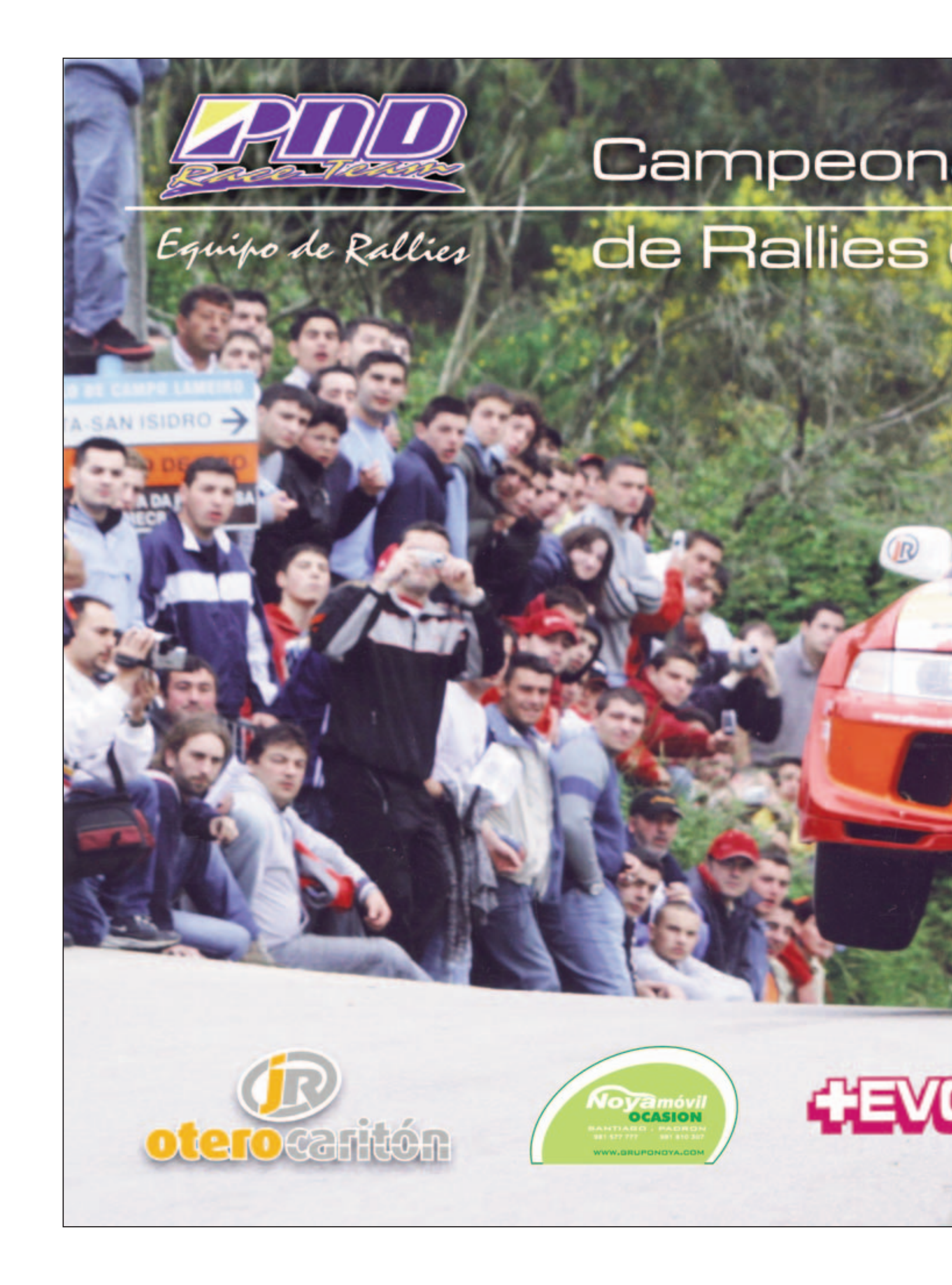
VOLKSWAGEN
Brea Hervés
Polígono del Tambre
Vía Isaac Peral, 8-10
SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf. 981 55 29 00

Brea Automoción
Polígono del Tambre
Vía Edison (Esq. Copérnico)
SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf. 981 51 97 37

SEAT
Brea Motor Riveira
Polígono de Xaras, 4
RIVEIRA
Telf. 981 87 37 11

Brea AUTOCASIÓN
Polígono del Tambre
Ciudad del Transporte - C/B, Bloque 2
SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf. 981 55 77 00

CEAO MOTOR
Polígono de Ceao
Rúa da Industria, 106
LUGO
Telf. 982 20 97 50


PNO
Race Team
Equipo de Rallies
Campeon
de Rallies
A-SAN ISIDRO
otero caritón
Noyamóvil
OCASION
WWW.GRUPONOYA.COM
+EVO

ato Galego

de Asfalto 2008

otero caritón

BALBOA
Hostal Restaurante

TWIN
SUPER BOCK
Cerveja Sem Alcohol

grafi IDEAS
DESEÑO E ROTULACIÓN

Jorge Lorenzo a por todas en Moto GP

Un "rookie" no mundial

Converteuse no gran "rookie" do ano con tan só tres carreiras disputadas no Mundial de MotoGP. Coa tarxeta de presentación que supón ter gañado nos dous últimos Mundiais de 250 cc, ser o máis novo da grella de saída de MotoGP e ter logrado a pole e subir ao podio nas tres carreiras celebradas, na última de Estoril subiu ao máis alto do caixón. Este piloto mallorquino, de ascendencia galega, é un dos pilotos máis seguidos do Mundial. Coa súa linguaxe directa e a forma de celebrar as súas vitorias, Lorenzo gañou o respecto e a simpatía da afección de todo o país, que ven nel un futuro campión do mundo na cilindrada raíña. En Jorge Lorenzo os números falan por si sós, 22 vitorias, 41 podios e 29 poles nunha aínda curta pero meteórica traxectoria no Mundial.

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTO: Sprint Motor

Sprint Motor: Cal é o teu circuíto favorito?

Jorge Lorenzo: Assen.

Tes algunha superstición? Cal?

Creo que non teño ningunha destacable pero empeza a gustarme moito levar sempre un casco vermello que teño.

Cal é a afección que máis anima do Mundial?

A nosa. Jerez é incrible mais Montmeló e Valencia non quedan atrás. Síntome moi a gusto correndo no meu país.

Que opinas dos veteranos do campionato do mundo?

Hai grandes campións como Valentino Rossi ou Loris Capirossi. Entre os dous suman 10 mundiais.

O teu piloto ou deportista máis admirado.

Piloto: o romano Max Biaggi. Deportista: fíxome moito en Michael Jordan ultimamente.

Que é o que máis che gusta desta profesión? E o que menos?

Encántame correr, competir. É unha sensación única e que ademais se me dá ben. O que menos, as lesións. Un pásao moi mal.

Lembras cantas carreiras gañaches ao longo da túa vida deportiva?

Nin idea. 22 no Mundial, pero se as sumo todas seguro que esquezo algunha. Pero máis de 100 seguro.

De que carreira gardas mellor recordo? E peor?

A mellor carreira da miña vida foi a de Mugello de 2006. Tamén lembro e gardo con orgullo a lembranza de cando fun campión en Valencia (2006) e Malaisia (2007), ademais do meu debut en Jerez (2002) e a miña primeira vitoria en Brasil (2003). O peor momento, sen contar algunhas caídas, a descualificación de Xapón. Por un adiantamento arriscado non me permitiron correr en Malaisia, que era a seguinte carreira do calendario.

Que se sente ao vencer unha carreira?

Unha emoción que non se pode describir. Vólveste tolo de alegría, capaz de calquera cousa por transmitirlle ese momento á xente que te viu en directo. É un momento único. Como dixen antes, indescritible.

Es o máis novo da grella da túa categoría, isto é algo que che mete presión?

A idade non conta para nada en MotoGP. Non penso en que son o máis novo ou o novato. Pero se houbese presión, esa sería para os que levan máis tempo ca min. En principio teño máis tempo para manobrar.

Se non foses piloto de motos, a que te dedicarías?

Non o sei. Si sei a que me tivese gustado ou ao que me gustaría dedicarme no futuro: ao cine. Comecei a asistir a clases de interpretación e estou encantado con todo o que me ensinan.

Onde te ves no futuro?

No apartado profesional, loitando polo Mundial. No persoal, segredo de sumario (risas).

>> Gustaríame dedicarme no futuro ao cine.

e sión"

Un 911 con 30 anos, arma de Beny e Sala no 2008

Vilajoiosa: Ilusións frustradas

Diversos tests co 911 na Serra de Meira, precedían o regreso en competición de Beny e Sala ó nacional de asfalto. Unhas probas que foron de menos a máis no vello asfalto de Chao de Pousadoiro, e onde o vigués foi recuperando as sensacións de antano.

Pero a primeira manga do ano -o alacantino Vilajoiosa- non foi nada doada. Na primeira especial, como lle aconteceu a outros competidores, o Porsche non competiu por unha neutralización, mentres que unha avaría mecánica o afastaba da proba na segunda crono do día. Outra vez será, ben en España ou ben no estranxeiro.

Ficha técnica Porsche 911 SC

Motor
Emprazamento: traseiro lonxitudinal
Nº de cilindros: 6 opostos
Cilindrada (litros): 3,6
Potencia máx. (cv/rpm): 325
Transmisión
Caixa de cambios: manual de 6 velocidades
manual 6 velocidades ou Tiptronic 5 vel.
Tracción: integral
Suspensión
Dianteira: independente, McPherson
Traseira: independente de dobre triángulo
Dimensións - Longo/ancho/alto (mm):
4.427/1.852/1.310
Batalla/Vía diant./Vía tras.:
2.350/1.448/1.584

Benigno Fernández

Naceu o 4 de xaneiro de 1950 en Vigo (Pontevedra). Debut en competición: Rali de Tui 1969 (Seat 850).

Principais logros:
Subcampión de España de Ralis (1976, 1977, 1981, 1983).
3er clasificado no Europeo de Ralis (1986)

Vehículos pilotados en competición
Seat 850 Coupé (1969-1971)
Seat 1430/Mini Cooper (1971-1974)
Seat 1430 / BMW 2002 (1974)
Alpinche /BMW 2002 (1975-1977)
Ford Escort RS (1977-1978)
Fiat 131 Abarth (1979-1980)
Opel Ascona (1980-1981)
Porsche 911 SC (1981-1984)
Opel Manta 400 (1985-1986)
Opel Kadett GSI (1987-1989)

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Quén tivo retivo

Beny e, o seu leal navegante, José Luís Sala retoman o pulso da competición, nun proxecto de clara cor galega e coa sinatura "fetén" do vigués, dígase Porsche. Polo medio case vinte anos sen competir despois de que o Opel Kadett (no ano 89) fose o acompañante das derradeiras experiencias.

O retorno da parella olívica -coa filosofía que lle corresponda vistas as circunstancias- é unha boa nova para o motor autonómico, por partida dobre. Dunha banda, pola súa popularidade e o achegamento aos afeccionados. E por outra banda, por ser parte dun estandarte en competición apoiado por un lucense de pro: Jorge Dorribo e que, sen lugar a dúbidas fará de consolidada bandeira autonómica.

para a historia

BMW F Nova ga

BMW Motorrad ofrécenos a F 650 GS como primeira opción e entrada á familia GS. Sen lugar a dúbidas, é a variante ideal para motoristas que se inician no motociclismo.

TEXTO E FOTOS:
Ray Mosquera

Antes de falar da F 650 GS é inevitable facer referencia ás súas irmás maiores: F 800 GS e R 1200 GS, xa que delas herda os compoñentes máis o carácter. Porén, é unha moto ben diferente. Ten sido ideada para os motoristas que non precisan un percorrido tan longo da suspensión e que non son tan radicalmente aventureiros. Esta moto é: multifuncional, de dominio sinxelo, con potencia abonda e, á vez, é económica e axeitada para o uso cotiá.

A potencia foi incrementada en 20 cv e agora dispón dun motor bicilíndrico, que provén da xa coñecida serie F 800, con novas regraxes en inxección e distribución. Todo o demais é novo do trinque. Ollando polo miúdo, o bastidor máis o conxunto de suspensión foron renovados por completo.

A F 650 GS diferénciase, amais do dito, por ter un carenado máis liso, unha cúpula máis pequena, outro tipo de amortecedores e menos potencia. Emporiso, tendo 71 cv a 7.000 rpm e un par motor de 75 Nm dispoñible a partir das 4.500 voltas, esta variante ten unhas prestacións máis que respectables. A F 650 GS detén o cronómetro en menos de 5 segundos ao acelerar de 0 a 100 km/h e acada unha velocidade punta de 85 km/h.

Os enxeñeiros de BMW Motorrad conferíronlle maior prioridade a unha achega harmoniosa e contundente da potencia a medias revolucións que á velocidade máxima.

O motor, optimizado para o estilo de condución usual en motos de tipo enduro, non só é quen de conxugar unha gran capacidade de resposta cunha aceleración moi dinámica. Amais disto, consegue que as boas prestacións non provoquen un elevado consumo de gasolina. Conducindo por estradas, é posible consumir menos de 5 litros aos 100 quilómetros.

A caixa de cambio de seis marchas -ao igual que o motor- provén dos modelos F800 S/ST, téndose modificado só a árbore de saída en función da cadea. Foi preciso adaptar a relación da marcha final nas variantes GS de acordo coas peculiaridades de cada modelo.

O bastidor de tubos de aceiro, enxeñado de xeito especial para a nova F 650 GS, inclúe unha serie de interesantes detalles que fan que esta moto teña unhas características todoterreo excepcionais.

A sólida barra dianteira está integrada na estrutura do bastidor e permite un ángulo de xiro do manillar de 40 graos. Conducindo polo campo, o pequeno radio de xiro da moto resulta vantaxoso especialmente se é preciso pasar por lugares estreitos e moi accidentados.

No apartado das suspensións, a F 650 GS monta diante unha forquilla convencional con tubos fixos de 43 mm con 180 mm de carreira e, detrás, un amortecedor de gas cun percorrido de 170 mm.

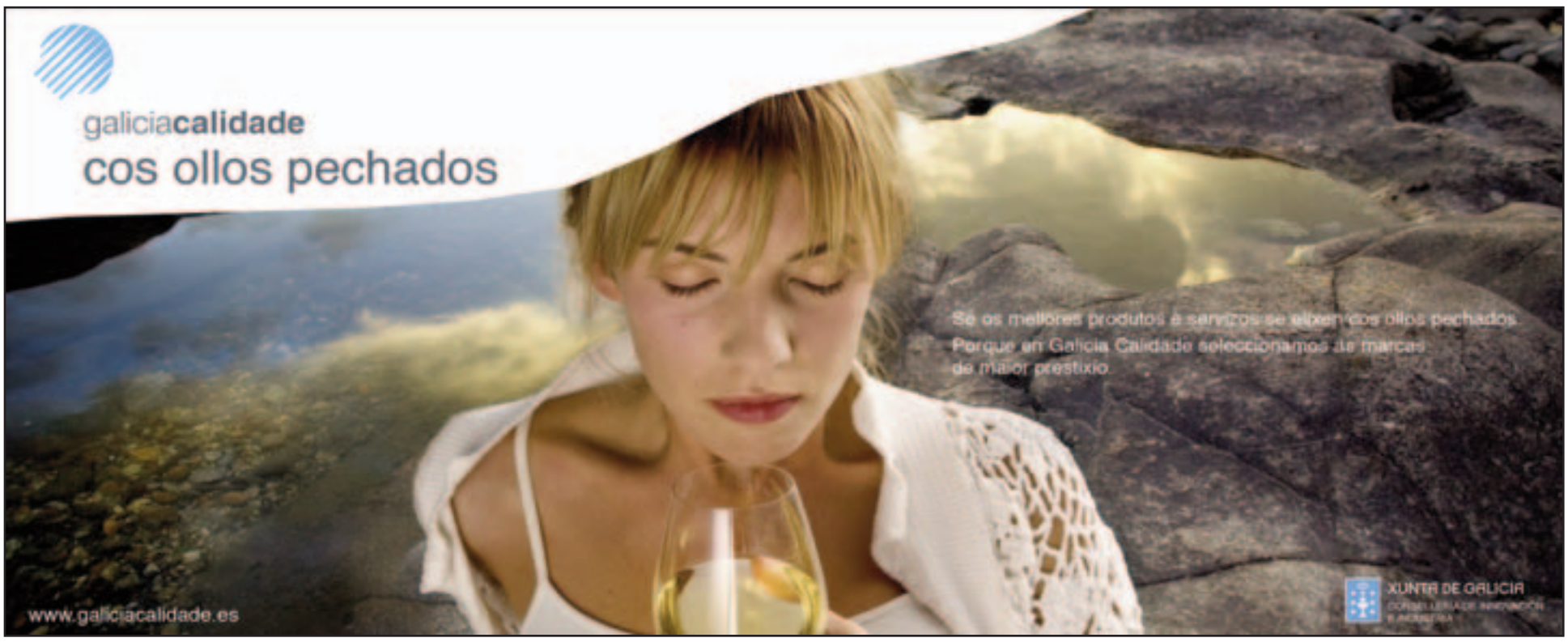
En ámbolos sistemas é posible regular a pretensión empregando un volante manual, de xeito que se nos permite axustar o amortecemento posterior de maneira sinxela, segundo vaias só ou acompañado. Amais, a extensión pode axustarse segundo as preferencias do piloto.

A F 650 leva un freo monodisco diante de 300 mm, de excelente rendemento e dosificación precisa. Os latiguiños dos freos dianteiros, recubertos de trenzado metálico, están dispostos de tal xeito que, ó afundirse a forquilla telescópica, non empurran contra o carenado superior. Na roda posterior, o sistema de freos é un disco de 265 mm con pinza flotante dun bombín.

O taboleiro de instrumentos inclúe ferramentas analóxicas superpostas e un display de información que, ademais, incorpora un reloxo dixital. A disposición de todos os instrumentos permite que o condutor estea informado dunha soa ollada. De maneira opcional, pode adquirirse un computador de abordo que inclúe funcións adicionais como, por exemplo, indicación da marcha que está posta e cronómetro.

O faro duplo asimétrico e o seu recubrimento transparente de material sintético, confire ós modelos GS de última xeración unha estética ben característica, marca da casa.

Tal como é de agardar dunha moto axeitada para realizar viaxes longas, a F 650 GS tamén ofrece moita comodidade ó acompañante. A lonxitude do segundo asento e a posición dos estribos permiten asumir unha postura confortable, e os longos asideiros laterais posibilitan suxeitarse con seguridade.



650 GS
ama GS

Polivalente

No seu conxunto, os modelos GS non só son cómodos para persoas de gran estatura, senón tamén para as persoas máis pequenas, sobre todo se temos en conta que a altura do asento da F 650 GS pode baixarse até 790 mm.

O progreso é evidente, grazas ó novo chasis tubular e á suavidade do seu motor, as vibracións finalmente desaparecen. O cambio tamén goza de gran precisión e fluidez, un lixeiro movemento do nocello abonda para engrenar con excelente tacto. A relación de cambio está ben graduada, de xeito que a moto responde ben en calquera marcha.

A súa potencia é de todo aproveitable, moi progresiva e de resposta inmediata ó acelerador. En condución deportiva, o chasis é excelente e a suspensión está ben regrada malia o seu longo percorrido pensando máis no offroad, as deficiencias no asfalto e fochancas pásanse de xeito doado e non amosa síntomas de nerviosismo.

O feito de que a transmisión se leve a cabo por cadea tamén axuda, e non sofre reaccións bruscas. Todo é suavidade nesta moto.

Os freos están á altura do conxunto e, malia levar un só disco diante, non se bota en falta capacidade de freado. De xeito opcional, con ABS desconectable e de última xeración.

A protección aerodinámica é boa e, se así o queremos, pódese montar unha cúpula máis alta para mellorar aínda máis este aspecto. A posición de condución é ben cómoda grazas ás opcións do asento e ós seus amplos guiadores de man.

A nova F 650 GS condúcese ben en todo tipo de terreos. Combina as súas boas características roteiras con excelentes propiedades offroad.

Posúe unha extraordinaria estabilidade e capacidade á hora de manobrar. Os seus actualizados acabados, a seguridade da súa parte ciclo e a potencia do seu motor convértena nunha súperclase. Para completar e personalizar ó antollo do cliente, hai dispoñibles gran variedade de opcións e accesorios que a converterán no que é, unha xenuína BMW GS.

A cúpula ofrece protección abonda contra o vento, contribuíndo ó confort durante o desprazamento. Cando se realizan viaxes longas, o depósito de 16 litros –que está debaixo do asento- resulta moi beneficioso, e non só porque lle achega á moto unha autonomía excepcional debido ó baixo consumo de gasolina, senón tamén porque non é preciso retirar a bolsa que decote se atopa enriba da boca do depósito. Nos novos modelos, a boca do depósito sitúase no lado dereito, debaixo do asento do acompañante.

A F 650 GS pode adquirirse en cor azul metalizada, vermello lume ou iceberg prateado metalizado.

Ficha técnica

Motor: 2cilindros, 4T
Cilindrada: 798 cc
Potencia: 71 cv
Cambio: 6 velocidades
Chasis: Multitubular
Suspensión dianteira: Forquilla telescópica Ø 43 mm
Suspensión traseira: Monoamortecedor
Peso: 199 quilogramos
Capacidade Depósito: 16 l
Caso de suspensión baixa, a carga máxima é de 150 quilogramos

Equipos opcionais

- ABS de BMW Motorrad (desconectable)
- Puños calefactables
- Computador de abordo
- Cabalete central
- Asento do condutor máis baixo 790 mm (sen custo adicional)
- Intermitentes brancos
- Alarma antirroubo (DWA)
- Redución da potencia a 25 kW/34 cv (sen custo adicional)
- RDC (control da presión dos pneumáticos)
- Kit para reducir a altura

Accesorios especiais

- Soporte posterior para cargas, versión pequena
- Soporte posterior para equipaxe, grande para Vario-Topcase
- Vario-Topcase, cor negra
- Elementos de suxeición para maletas laterais Vario
- Maletas Vario, cor negra
- Bolsas interiores para maletas Vario e para Vario-Topcase
- Respaldo acolchado para montaxe en Vario-Topcase
- Mochila para o depósito, impermeable
- Bolsa suave Sport, pequena
- Bolsa suave Sport, grande
- BMW Motorrad Navigator II
- Soporte para navegador, fios e accesorios para a montaxe
- Bolsa Function para navegador
- Protector de puños
- Protectores (pequenos e grandes) para montar cos protectores de puños
- Spoiler para protector de puños grande
- Patín (protector de baixo)
- Barras protectoras do motor
- Prolongación do gardalamas posterior
- Cúpula alta
- Cúpula alta, tintada
- Silenciador deportivo A
- Kit de deflectores aerodinámicos
- Kit de ferramentas para o servizo técnico

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

Equipamiento de serie Touran Traveller: Park Assist, llantas de aleación, navegador, reproductor DVD, Climatronic Bi-zona, radio CD con lector de mp3, faros antiniebla, 6 airbags, control electrónico de la velocidad Tempomat, anclajes Isofix...

Por 275 €/mes tienes un Touran Traveller TDI 105 CV completamente equipado, durante 35 cuotas. Entrada de 7.160 €. Cuota final de 11.053,38 €. TAE: 8,09%

Touran

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

Ejemplo calculado para Touran Traveller TDI 105 CV. PVP recomendado en Península y Baleares: 24.948 € (IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos). Comisión de apertura: 444,50 € (2,50 €). 35 cuotas de 275 € y una cuota final de 11.053,38 €. Entrada: 7.160 €. TIN: 6,67%. TAE: 8,09%. Precio total a plazos: 20.202,74 €. Oferta válida Volkswagen Finance EFC S.A. hasta 31/08/2008. RBE: 08/16889. Gama Touran: consumo medio (l/100 km): de 5,0 a 10. Emisión de CO2 (g/km): de 131 a 240.

O aceite v

é a solución máis lóxica para a sub

Somos quen de facernos a pregunta de se hai vida despois do coche? Parece ser que esta verba, *"coche"*, de orixe húngara, empregouse por vez primeira alá polo século XV. Déuselle forma a esta idea nunha vila chamada Kocs: un carro con asentos, teito e catro rodas tirado por cabalos daría paso ao noso utilitario. A versión orixinal tiña un compoñente a salientar: era limpa e respectuosa co medio. A face máis suxa dos medios de transporte viría máis adiante, a innovación traería máis velocidade, máis comodidade pero tamén máis CO2. Esta achega dunha de cal e doutra de area puídose manter case sen problemas aparentes até hai ben pouco. Pero a cousa, vémolo todos os días, semella que non dá máis de si. Solucións temos escoitado falar de moitas, unha boa parte delas ficaron no esquecemento ou directamente pasadas polo filtro silenciador. *É este o intre axeitado para falar de alternativas reais aos derivados do petróleo?* Manuel Amigo, xerente do Taller Amigo *(www.talleramigo.com)* de Santa Comba cre que si, sen dúbida algunha. Para apoiar a súa idea, está a traballar coa firma Ecoengin *(www.ecoengin.es)* na posta no mercado de kits de modificación para uso de aceite vexetal como combustible. Para Amigo é importante subliñar o seguinte: hai máis alternativas ao gasóleo, máis baratas e, sobre todo máis limpas. E todo iso sen que haxa que cambiar de coche.

Directamente da cociña ao automóbil?

Manuel Amigo, do Taller Amigo de Santa Comba, xunto coa firma Ecoengin está a achegar métodos para o emprego de combustibles limpos e sostibles en motores diésel

Sonia Pena
TEXTO

É unha posibilidade real? Pódese facer de verdade?

É tan real como que o primeiro motor que o señor Rudolph Diesel presentou na feira internacional de París de 1900 funcionaba con aceite de cacahuete, pero debido aos baixos custos do petróleo o desenvolvemento destes motores orientouse neste senso. Por iso, para facer posible que un motor diésel funcione á perfección con aceite son precisas unhas modificacións orientadas a corrixir certas características físicas do aceite: a viscosidade mediante un kit que consegue facer chegar o aceite á cámara de combustión en condicións axeitadas.

Iso non quita que aínda que a inmensa maioría dos motores se poidan modificar hai un reducido numero de excepcións debidas ao uso de bombas de inxección que non son rexas abondas ou que posúen un sistema de traballo non axeitado, como por exemplo as rotativas, de aí que a instalación destes kits sempre teña que ser feita por instaladores autorizados.

Este cambio dun combustible por outro imaxinamos que se debe facer de xeito progresivo. Calquera pode facer isto con axuda do equipo que comercializades xunto con Ecoengin?

Non é preciso un período de adaptación, xa que nós optamos polo sistema máis sinxelo, que é o de 2 depósitos. Este consiste na instalación dun pequeno depósito engadido con gasóleo e duns elementos que quecen o aceite no seu percorrido ó pistón. O sistema é: arrinque en gasóleo, cando o aceite chega aos 70 graos o sistema pecha o aforo de gasóleo e abre o de aceite de xeito automático. Logo, antes de parar o motor definitivamente abriremos paso ao gasóleo para limpar os inxectores, e de ser unha parada inferior ás dúas horas non é preciso.

A aposta polo aceite vexetal no noso vehículo repercutiría negativamente nalgún dos aspectos técnicos do mesmo?

Todos os estudos que se levan feitos non detectaron unha perda de potencia relevante coma no caso do biodiésel, quizabes si é de recoñecer que se teñen dado aumentos de consumo nunca superiores ao 5%, sendo estes perfectamente asumibles. Tamén hai que recoñecer que en certos motores se produce un aumento do par motor, o que representa un menor consumo.

Amais das obvias (menos

exetal

stitución do gasóleo

contaminación, emprego de combustible máis barato grazas a non estar suxeito a impostos) cales son as vantaxes do emprego do aceite vexetal?

As principais vantaxes do uso de aceite vexetal como combustible son:

·O acceso a un combustible totalmente natural que posibilita o autoabastecemento en contornos rurais. É dicir, un labrego ou gandeiro pode cultivar o seu propio combustible para o tractor, e co residuo do prensado das sementes obter un complemento alimenticio excepcional para o seu gando.

·Deste xeito, en Galicia teríamos a posibilidade de converternos en produtores de combustibles cen por cen ecolóxicos, amais de diminuír a nosa dependencia co exterior. Asemade, os beneficios desta actividade repercutirían integramente de xeito máis xusto e deslocalizado no medio rural.

·O aceite vexetal pódese empregar de maneira combinada con diésel ou biodiésel de feito que un motor modificado por nós acabe por converterse nun verdadeiro "multifuel".

·Por suposto, prodúcese unha redución importante do impacto das emisións de CO2 ó descontar o dióxido de carbono absorvido pola planta durante o seu cultivo.

O aceite vexetal non é inflamable nin contaminante no medio, o que facilita enormemente a súa almacenaxe e manipulación.

E no plano só económico, un profesional do transporte amortiza o investimento na modificación case sempre en menos de 30.000 kms.

Tendes algún tipo de cálculo aproximado sobre a xente que está a empregar este tipo de combustible? Pódese usar para calquera tipo de vehículo diésel, sexa do ano que sexa?

Temos estudos reais do que acontece en Alemaña, onde a progresión do aceite vexetal é imparable. Os máis recentes informes falan de máis de 100.000 coches modificados e preto de 20.000 camións. En España, non temos datos fiables, porque empregar aceite vexetal como combustible é ILEGAL e ten a mesma sanción que usar gasóleo B, o mesmo que calquera modificación neste senso que non fora homologada por Industria.

De aí, os esforzos que Ecoengin fixo para ser a primeira empresa en conquerir a licenza para o primeiro depósito legal de aceite vexetal como combustible no noso país, polo que o noso produto é totalmente legal e está exento de impostos. O mesmo cós kits de modificación que se entregan instalados e con toda a documentación referente a homologacións para superar a pertinente ITV.

É certo que se pode tirar partido do aceite usado, mesmo do que empregamos na cociña?

A nosa filosofía e a nosa experiencia dinos que o nicho de mercado do aceite vexetal pasa por converterse nun combustible profesional, xa que os que máis proveito poden tirar do uso deste produto son os profesionais, que amortizan decontado o investimento e reducen os seus custos operativos de xeito espectacular. Nesta filosofía, a nosa idea pasa por servir directamente a empresas de transporte que dispoñan de depósitos propios, que son a inmensa maioría.

Isto non quita que teñamos previsto o subministro mediante colectores a aqueles particulares que queiran modificar os seus coches e que teñamos contactos avanzados e pechados con gasolineiras para distribuír aceite vexetal. Con todo, de entrada está claro que non haberá unha achega tan accesible coma no caso dos derivados do petróleo para o cidadán de a pé.

É certo que se pode usar o aceite usado como combustible. De feito, eu empregueino no meu coche, pero o problema do aceite usado é que non hai unha uniformidade ao respecto da súa composición. Dependendo de como fose usado, pode ter axentes nocivos para algúns compoñentes mecánicos ou eléctricos do motor, por iso botar man de aceite usado é causa de perda da garantía nas nosas modificacións.

En Alemaña existen empresas que recollen e procesan os aceites usados de xeito que poden ser empregados como combustible con todas as garantías e véndeno a un prezo lixeiramente inferior.

Como é posible que non haxa máis apoio das institucións a este tipo de combustible?

A estratexia xeralizada en Europa ao respecto dos biocombustibles pasa polo uso do biodiésel mesturado con gasóleo e o bioetanol mesturado coa gasolina, e así se fará malia todos os atrancos desta estratexia.

O aceite vexetal é a solución máis lóxica para a substitución do gasóleo como combustible profesional e así se amosou cando fai 25 anos en Alemaña (co gallo da supresión do gasóleo bonificado) os agricultores tiveron que buscarse a vida e ao abeiro desta demanda comezaron a xurdir empresas que desenvolveron esta cuestión de xeito independente.

Así, o devandito país é o primeiro produtor de Europa de colza e o primeiro produtor do mundo de tecnoloxía para o uso de aceite vexetal como combustible.

O Goberno alemán puxo freo ás subvencións cara a súa agricultura, mais non puxo atrancos e colaborou no desenvolvemento desta opción. Fixoo con convenios e axudas aos cultivos e reducindo as trabas burocráticas á investigación e á experimentación.

Nós non pedimos axudas nin subvencións. Todos os nosos esforzos con respecto ás institucións foron encamiñados a presentarlles esta opción e acordar cuestións técnicas. Polo de agora, sempre tivemos as portas abertas e recibimos unha atención exquisita.

Cómpre ter en conta isto: non lle custa un céntimo ao contribuínte e de seguro que a partir de 2012 tamén lle resultará rendible ao Goberno cando lle retire a exención de impostos aos biocombustibles.

>> Non lle custa un céntimo ao contribuínte e de seguro que a partir de 2012 tamén lle resultará rendible ao Goberno cando lle retire a exención de impostos aos biocombustibles.

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

Deberías deixar de poñer aire nos teus pneumáticos (II)

TEXTO: Félix Doce
FOTOS: Sprint Motor

É o aire a alternativa máis axeitada para inflar pneumáticos? Pouco a pouco, imos notando como se incrementa a demanda por gases alternativos, sendo o caso que nos ocupa neste artigo (segunda entrega que complementa ó texto que incluímos no número pasado) o do nitróxeno.

En troques, tamén existe certa cantidade de información falsa sobre o nitróxeno. Trataremos de achegar aquí o que hai de verdadeiro e o que de falso sobre as posibilidades deste gas no mundo do automóbil. Asemade, subministramos unha serie de importantes consellos.

Verdades

Mantén mellor a presión dos pneumáticos: Todos sabemos que co tempo os pneumáticos se van desinchando. Pois ben, o nitróxeno foxe dos pneumáticos de 3 a 4 veces máis lento có osíxeno. Por exemplo, unha cámara inflada con nitróxeno tardaría uns 6 meses en perder 2 psi, fronte a menos dun mes que tardaría con osíxeno.

Aforro de combustible: Como resultado de manter a presión axeitada nas rodas, diminúese a resistencia á rodaxe, co que se aforra combustible. Un pneumático con baixa presión garante moita máis resistencia ao rodar.

Pneumáticos máis fríos: Os pneumáticos inchados con nitróxeno quécense menos ao rodar que os inchados con aire.

Evítase a oxidación: O osíxeno é un elemento moi reactivo a altas temperaturas e presións. Substituír o osíxeno por nitróxeno axuda a eliminar a oxidación que dana os pneumáticos por dentro.

Mellora o recauchutado: ao eliminar a oxidación, mellórase a calidade da carcasa, xa que esta mantén unha maior flexibilidade, o que favorece que ao recauchutar se obteña unha roda de maior calidade. Unha cuberta menos envellecida e sen corrosión interna incrementa o número de carcasas que se poden recauchutar así como o número de veces que se pode recauchutar un pneumático.

Elimina a corrosión interna: como o nitróxeno é un gas completamente seco, non hai condensación, evitándose así a corrosión ou o mofo interno, mantendo unha lamia e pneumático saudables.

Fiabilidade na estrada: As rodas infladas con nitróxeno dan moitos menos problemas de fiabilidade.

Mentiras

Non ten caducidade. De xeito contrario ao que se afirma, non abonda con encher os pneumáticos e esquecerse de verificar a presión ou de realizar o mantemento recomendado.

É un remedio universal contra as picadas. Chegou tan lonxe a moda do nitróxeno que moitos ciclistas xa o empregan coa convicción de que afastarán as indesexables picadas. A realidade é outra: se a cuberta se perfora, dá igual nitróxeno ou aire. Tampouco elimina o risco de rebentón e a súa conseguinte perda instantánea de presión.

A adherencia está intimamente ligada ao nitróxeno. En moitos anuncios sublíñase que a calidade de condución mellora grazas a unha adherencia máis precisa dos pneumáticos, pero este factor depende de xeito principal da presión nas rodas e doutros elementos, como os amortecedores.

É tan eficaz nos coches coma nos avións. Está recomendado nas cubertas infladas a alta presión e en ambientes de risco, ou cando se quere atenuar un sobrequecemento do conxunto lamia/pneumático, como acontece no tren de aterraxe de grandes avións. De certo, este suposto rara vez se dá nun vehículo normal.

Últimos consellos

Pódese encher un pneumático de aire despois de que se infle con nitróxeno e non creará ningún problema. Os efectos do nitróxeno perderanse, pero o pneumático estará preparado para conducir até que se poida purgar e encher con nitróxeno outra vez.

Ademais, empregando os pneumáticos cheos de nitróxeno, estamos a apoiar un ambiente mellor, aforrando combustible e reducindo o número dos pneumáticos que necesitan ser repostos cada ano. Con todo, lembra: de ter algunha fuga... terala con aire, con nitróxeno ou con calquera gas.

Nacional de ralis – La Vila Joiosa (Alacante) – 1ª proba

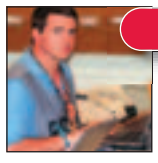
Brillando con luz propia

Burgo non tivo rival na Copa de España de grupo N

Primeiro rali co S2000 para Garre, brillante cuarto na chegada

Na súa primeira comparecencia en Alacante, Ferreiro non deu opción na categoría de históricos

Retorno ó Desafío Peugeot de Víctor Senra e vitoria incontestable



Miguel Cumbraos — Parque pechado

Quen ri último…

"Quen ri último… ri mellor" dise a cotío. Sabedor desa baza, chamada especial de 52 quilómetros, Miguel Fuster (Fiat Punto S2000) fíxose coa primeira vitoria do ano. Sempre detrás dos Peugeot, inicialmente Ojeda e despois Monzón, o local beneficiouse do coñecemento do terreo e do significado dunha luz no salpicadeiro que despistou ó piloto canario no seu retorno ó estatal.

A armada galega volveu a sobresaír. Fíxoo dende o terceiro posto dos Vallejo, líderes en GT, ou dende o cuarto de Garre, na primeira comparecencia seria co 207 oficial. Pero tamén dende a soidade Mitsubishi dos Burgo, sétimo á postre, ou dende o poderío de Ferreiro, amo e señor dos históricos.

Con todo, os nosos tamén marcaron as pautas noutras frontes, coma o caso do retornado Víctor Senra. O de Dumbría, por razóns orzamentarias, aposta de novo polo Desafío Peugeot, onde non deu opción. Mágoa do accidente final de Iván Ares, camiño do cuarto posto, nunha clasificación na que tamén estaban galegos como Couto ou Ojea.

Alacante foi a primeira etapa das once marcadas, coas coñecidas tres galegas entre xuño e agosto. Canarias será a vindeira, onde a representación galega será simbólica, polo senlleiro do desprazamento ás illas. No entanto, a mediados de maio, Cantabria de seguro volverá a ofrecernos actuacións sobresaíntes en branco e azul.

De menos a máis: os Vallejo reinaron nos GT e asinaron o primeiro podio do 2008

Convenio de colaboración entre Seat e a Xunta de Galicia

Seat fomentará o emprego entre os estudantes galegos de FP

Doazón dun motor e material didáctico. De esquerda a dereita: Francisco Pérez Salinas (director do Servizo ó Cliente de Seat), Pedro Catena (director de Seat España), Laura Sánchez Piñón (conselleira de Educación) e José López Orozco (alcalde de Lugo).

Acorde á súa política de Responsabilidade Social Corporativa no eido académico, Seat asinou coa Consellería de Educación e Ordenación Universitaria da Xunta de Galicia un convenio de colaboración mediante o que a compañía automobilística española ofrecerá un programa de formación e inserción laboral dirixido cara ó alumnado de Formación Profesional (FP) de Automoción da comunidade.

O acto tivo lugar no Instituto de Educación Secundaria (I.E.S.) As Mercedes de Lugo e contou coa participación da conselleira de Educación da Xunta, Laura Sánchez Piñón, o alcalde de Lugo, José López Orozco, así como Pedro Catena, director de Seat España e Francisco Pérez Salinas, director do Servizo ó Cliente da marca.

Mediante esta acción, Seat non só quere dotar ós mozos dos coñecementos específicos sobre a tecnoloxía da marca, senón que tamén promoverá a inserción laboral dos estudantes mediante a oferta de prazas para a realización de prácticas e a posterior contratación na rede de Servizos Oficiais Seat situados na comunidade de Galicia.

Esta iniciativa abrangue amais a cesión de material didáctico, por parte de Seat, ós institutos participantes do programa.

Tanto os directores dos diversos centros de FP da zona coma os representantes de concesións Seat da comunidade galega presentes no acto, valoraron de xeito moi positivo a contribución da marca española por ofrecer unha formación especializada e fomentar o emprego, así como o seu esforzo por renovar tecnoloxicamente o material docente destinado a este tipo de centros de acordo ás novas necesidades.

O bus máxico dos Who, agora tamén benéfico

Quen será o novo condutor/a do autobús máxico? A finais dos anos 60 o grupo londinense The Who facíase unha pregunta semellante e respondían a xeito de canción con este mesmo nome: Magic Bus. Eles, os Who, querían mercar un bus máxico. Agora existe a opción de facer ese soño realidade da man da organización benéfica Teenage Cancer Trust e a dita banda, organizadores dun concurso mundial para recadar fondos e construír máis unidades especializadas no tratamento do cancro en adolescentes.

O concurso deu comezo o 8 de abril no Royal Albert Hall de Londres, coincidindo co primeiro dos concertos anuais do Teenage Cancer Trust.

Para participar cómpre visitar http://www.thewhomagicbus.com e pagar 5 libras. Todos os que proben sorte recibirán de balde unha versión inédita (e en directo) do tema Magic Bus, composto e interpretado por The Who en 1968.

Todo certame ten un premio, neste caso o afortunado/-a gañará algo máis ca un presente: unha furgoneta Volkswagen T1 de 1965, un símbolo dunha época, unha rodeira deixada por un estilo diferente que algúns ollan con saudade. A furgoneta, cedida por Volkswagen e asinada polos membros de The Who -Roger Daltrey (mecenas da iniciativa) e Pete Townshend- foi decorada polo director de arte dos Who, Richard Evans, e nela aparecen o emblema e imaxes da banda. Os curiosos poderán vela no teatro londinense Royal Albert Hall. Alí ficará até o 13 de abril.

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

Tempo de presentacións

As competicións van comezando en todas e cada unha das modalidades do automobilismo. E nas vésperas desas primeiras citas: as consabidas presentacións. Chamáronos a atención en Sprint Motor uns cantos valores novos ou consagrados deste apaixonante deporte.

TEXTO: Miguel Cumbrados
FOTOS: M.C. e Sprint Motor

Un paso máis

O que pretende dar Iván Ares, tras brillar en autocross e ser o subcampión do Volante Racc Galicia 2007, no galego de ralis. O de Cambre, baixo as cores da entidade catalá, apostou polo Desafío Peugeot, sendo cuarto xa na manga inicial en terras alacantinas.

Regreso

O de Toño Varela "D'Artagnan", que tras unhas tempadas sen competir, retorna ás carreiras. Mecánica Outeda para o pontevedrés, que aposta polas dúas variantes da montaña galega, dígase campionato e trofeo.

Mellorar

Este é o obxectivo dos irmáns Vallejo, no estatal de asfalto. De novo cun Porsche e ó abeiro dun equipo moi galego, os de Meira agardan facelo mellor aínda que en 2007, amosándoo na manga inicial, onde foron terceiros absolutos e primeiros GT.

Humildade

A que amosan Iago Varela e Óscar Castro, que seguen co seu pequeno e voluntarioso Cinquecento. Afrontarán diversas citas do galego de ralis, co principal obxectivo de competir e pasalo ben.

Confiando

Así se mostra o ourensán Alberto López "Kude", no que atinxe ás unidades de Bango Sport. O novo valor da montaña autonómica confía na mecánica das CM, en concreto nun BRC 05, para acadar o título do campionato galego.

JR otero caritón
RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL
Polígono Industrial del Tambre - Vía Edison, 30
981 958 340 (8 líneas) - 981 958 342 (Pintura) Fax 981 958 341
15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
www.oterocariton.com

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

DANDO VOLTAS

TEXTO: Miguel Cumbrados
FOTOS: Sprint Motor

Probando

Na terra madrileña de Torrelaguna probou fortuna o carballinés Javier Paz, cun EVO IX alugado. Foi quen de estar entre os mellores, cuarto en concreto, nunha modalidade que non é a súa e onde venceu a parella formada por Giménez e Izquierdo.

Sen opcións

Como acontecera na primeira cita do ano en Ponte Caldelas, o equipo formado por Yáñez e Rodríguez liderou sen problemas a segunda manga do galego de TT; desta volta en Celanova. Ucha e Cortegoso foron, na cita ourensá, os mellores en T1.

Ó mal tempo

boa cara, poderiamos dicir no que atinxe ó karting galego. Día normal nas mangas libres e chuvia a esgalla o día da competición. Así pasou en Outeiro de Rei -segunda cita de 2008- onde Rodríguez (benxamín), Peixoto (alevín), Caride (cadete), Filgueira (sénior), Santamaría (júnior) e García Presa (KZ2)

Recuperada

As carreiras polo contorno da Muralla de Lugo foron unha constante uns anos atrás, para seren substituídas posteriormente polas que se desenvolveron no polígono do Ceao. En homenaxe a López Mella -o piloto galego máis laureado, desaparecido nun accidente de circulación-, ditas carreiras encamiñadas a motocicletas de 250 c.c. (e superiores) volven a terceira fin de semana de maio. O traxecto escollido para estas motos de fabricación anterior ó ano 1971 será un percorrido urbano.

Satisfeito

Así ficou o carballinés José María Magdaleno logo da súa primeira comparecencia no Trofeo Race de Turismos. Cun Mégane Trophy o piloto de Mayador foi noveno, superado por pilotos con coches máis punteiros. Magdaleno alternará pista co nacional de montaña, neste caso na especialidade de clásicos cun Escort RS.

Volkswagen celebra o Día da Terra con National Geographic

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Volkswagen co seu Movemento BlueMotion únese por primeira vez á celebración mundial do Día da Terra que promove Nacional Geographic, fixado pola ONU para o vindeiro 22 de abril. A marca reafírmase así unha vez máis no seu compromiso polo coidado do medioambiente e pola promoción dunha mobilidade responsable e respectuosa co entorno natural.

No noso país para o Día da Terra puxéronse en marcha unha serie de actividades co obxectivo común de ser altofalante na tarefa de concienciación social do respecto ao medioambiente e a necesidade de actuar contra o cambio climático. Guiados pola filosofía do Movemento BlueMotion, que defende entre outras cousas que todos podemos facer algo para axudar a coidar o medioambiente, a marca xermana únese a este día coa iniciativa de plantar árbores no Bosque BlueMotion da marca.

Así, o 22 de abril terá lugar o concerto especial de Brétema e outros artistas invitados, e Volkswagen plantará unha árbore por cada asistente ao concerto. O grupo Brétema presentará o seu álbum "Azul", nominado o pasado ano aos Grammy latinos na categoría do mellor álbum flamenco. Nese mesmo evento, o grupo Macaco presentará o tema "Moving", composto especialmente para o Día da Terra, tal e como fixese na edición de 2007 coa canción "Mama Terra".

Ademais, a banda sonora do Día da Terra, composta por Macaco, poderase descargar en exclusiva da web www.movimientobluemotion.com dende o día 17 ata o 30 de abril. Por cada cen descargas, ata chegar ás 50.000, o fabricante alemán plantará unha árbore no Bosque Bluemotion.

O mesmo día 22 de abril, a canle de televisión National Geographic Channel emitirá 24 horas de documentais dedicados a analizar a situación actual do planeta, con especial atención á acción do home sobre a natureza. Os títulos van desde "A mecánica do planeta: paella solar", ata "Macaco en directo" ou "A pegada ecolóxica do home".