Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [OUTUBRO09] Nº 152 - ANO XIV www.sprintmotor.com

Novo Ford Ka

A cidade é súa

Hyundai i30
Calidade garantida

COLECCIONABLE

A Fórmula 1 sen reparo ningún

NESTE NÚMERO ANOS 1950/1951/1952

CITROËN C5. CON SUSPENSIÓN HIDRACTIVA Y CONTROL DE TRACCIÓN INTELIGENTE.

CITROËN C5. MEJOR COCHE DEL AÑO 2009 ABC

www.citroen.es

CITROËN prefers TOTAL

Consumo mixto (L/100 Km) / Emisión CO_2 (g/km): C5: 5,8-10,5 / 140-248

CITROËN

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

Noyamóvil

Exposiciones:

SANTIAGO . Pol Ind Tambre . 981 577 777

LALIN . Corredoira, 31 . 986 787 078

PADRON . Avda. Pontecesures, 22 . 981 810 307

www.gruponoya.com

CALIDAD, TECNOLOGÍA Y GARANTÍA DE UN Nº1

GAMA KIA cee'd DESDE 10.065€

KIA mejora el Plan 2000E

7 AÑOS GARANTÍA cee'd

INFOKIA: 902 283 285

www.kia.es

KIA MOTORS The Power to Surprise

PVPR KIA cee'd 5p 1.4 CVVT Concept (incluido impuestos, transporte, acción promocional y Plan 2000E). Consultar condiciones del Plan 2000E e incentivos disponibles en la comunidad autónoma de Galicia. Oferta limitada para vehículos en stock hasta el 31/10/09. Gama Kia cee'd emisiones CO_2 desde 119 hasta 184 g/km. Consumo combinado de 4,5 a 7,7 l/100 km. *Consultar manual de garantía cee'd. Modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. Unidades limitadas.

AUTOMOVILES J. y M. FERNANDEZ, S.L.

Avda. Rosalía de Castro, 67

15895 Milladoiro

(Santiago de Compostela)

Tfnos.: 981 524 966

981 522 498

O IGAPE apoiou ata o de agora 15.834 solicitudes para substitución de vehículos

Economía e industria amplía a 14 millóns de euros o financiamento para o plan re-Móvete

O Instituto Galego de Promoción Económica (Igape) vén de ampliar en 2 millóns de euros o financiamento destinado ao plan re-Móvete, impulsado pola Consellería de Economía e Industria para dinamizar o sector da automoción a través da promoción da substitución de automóbiles e vehículos industriais de máis de 10 anos ou máis de 250.000 quilómetros percorridos.

Até o momento o Instituto que preside o conselleiro Javier Guerra concedeu subvencións por importe de máis de 11 millóns de euros

Con esta nova achega orzamentaria, o financiamento para este programa suma xa 14 millóns de euros. Até o momento o Instituto que preside o conselleiro Javier Guerra concedeu subvencións por importe de máis de 11 millóns de euros para apoiar 15.834 solicitudes. O importe das vendas dos concesionarios galegos apoiadas polo de agora suma 260 millóns de euros.

Por outra banda, o consello de dirección do Igape vén de modificar as bases reguladoras do plan re-Móvete para ampliar de tres a seis meses o prazo máximo que poderá mediar entre a concesión das solicitudes de apoio e a solicitude de cobramento das mesmas. Deste xeito búscase flexibilizar a xestión e facer posible que se poidan acoller aos apoios da Xunta as solicitudes que os concesionarios teñen dificultades para atender de inmediato, por determinadas demoras no aprovisionamento de vehículos dende os fabricantes. Esta modificación normativa será publicada no DOG en datas próximas.

Nun prazo de 4/5 días o Igape está a responder e autorizar as solicitudes presentadas polas entidades colaboradoras, co que xa se reserva o crédito para atender as operacións demandadas, á marxe do momento en que se faga efectiva a matriculación correspondente. O período medio que transcorre entre a recepción da solicitude de pago e a tramitación da mesma a entidade financiera para que proceda o abono está a ser de dez días hábiles; ese é o prazo que o persoal do Igape está a empregar para estudar, comprobar e validar a documentación achegada nesta liña xestionada de forma totalmente telemática, sen que sexa necesario facer uso do papel en momento algún.

Consensuado co sector e adaptado ás necesidades de Galicia, o plan re-Móvete é sensiblemente máis ambicioso có plan promovido polo Goberno central, co que se complementa porque é compatible. O plan galego apoia as vendas de vehículos industriais e, no tramo dos vehículos de gama media, para turismos con custos de 10.000 a 30.000€, achega uns apoios que superan aos do Estado nun 40%. A axuda media concedida en Galicia é de 702 euros, fronte a axuda líneal de 500 euros do Goberno central. Deste xeito, e en función das solicitudes recibidas no Igape polo de agora, os beneficiarios desta liña de apoio recibirán 3,3 millóns de euros máis do que percibirían se a Xunta, no seu momento, se limitase a sumarse ao plan 2000E impulsado polo Goberno do Estado. Con todo, este apoio é compatible co do plan re-Móvete.

O plan impulsado pola Consellería de Economía e Industria está a ser de grande importancia para manter a actividade e o emprego tanto no sector da fabricación como no comercialización de automóbiles. A incidencia positiva, a nivel social, está na retirada de vehículos de máis de dez anos, menos seguros e máis contaminantes que os que se están a fabricar e vender na actualidade. O plan do Goberno de Galicia está permitindo retirar da circulación vehículos vellos ou con exceso de quilometraxe, co conseguinte beneficio para o medio ambiente e para a seguridade viaria.

A incidencia do plan autonómico fixo que as vendas de coches a particulares medraran un 68,34 por cento en Galicia durante a primeira quincena de setembro, en relación co mesmo período de 2008, segundo os datos da Federación de Asociacións de Concesionarios de Automoción (Faconauto).

NEUMÁTICOS PERNAS
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

SUMARIO

6 SUPERB COMBI » CAPACIDADE MÁXIMA

HYUNDAI I30 » CALIDADE GARANTIDA **10**

21 NOVO FORD KA » A CIDADE É SÚA

» O RETORNO DO AUTÉNTICO BOCANEGRA **24**

» PABLO ANTELO TEMPO DE COCHES E TÍTULOS **30**

32 ÉXITO DA RED BULL AIR RACE DE BARCELONA

SECCIÓNS

RE-MÓVETE	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6, 8, 9 e 21
COLECCIONABLE F1	13-20
KARTING	26
REPORTAXE GRÁFICA	27
MELIDE	28
REPORTAXE	30-31

+

4 RENAULT LIDERA AS VENDAS EN GALICIA

6 CONCEPT PX-MIEV

6 SEAT IBIZA ECOMOTIVE, CAMPIÓN DE BAIXO CONSUMO

4 AS AXUDAS DO PLAN 2000E REMATAN ESTE MES

7 NOVO ASTRA: EXPERIENCIA COMPACTA

9 NOVA INCORPORACIÓN NO CONCESIONARIO OFICIAL OPEL DE SANTIAGO

28 I EDICIÓN DO RALI DE GALICIA HISTÓRICO-CAMIÑO DE SANTIAGO

La diferencia entre un Tiguan y un Tiguan por 26.900€* es "ahora".

Ahora tienes un Tiguan Advance TDI 140 CV equipado con:

- Radio CD con pantalla táctil, cargador de 6 CD's, lector de tarjetas SD • Volante multifunción
- Freno de mano electrónico con Autohold • Climatronic Bi-zona • Llantas de aleación de 16"
- Neumáticos para todas las estaciones • Espejos plegables eléctricamente • Tempomat

Por sólo 26.900€*. Recuerda: ahora.

Tiguan

*PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción y aportación red incluidos). Gama Tiguan: consumo medio (l/100 km): de 5,9 a 9,9. Emisión de CO_2 (g/km): de 152 a 234. Modelo visualizado: Tiguan +Motion.

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

As axudas do Plan 2000E rematan este mes

Os concesionarios pídenlle ó Goberno que o prorrogue ata mediados de 2010

As vendas de coches aumentaron un 47 por cento en setembro en Galicia

Galicia é a terceira autonomía na que máis aumentaron as vendas de coches en setembro. Os concesionarios galegos comercializaron o mes pasado un 47,7 por cento máis de vehículos respecto a setembro de 2008. En total, matriculáronse 5.449 turismos e todoterreos.

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

No conxunto de España, as vendas incrementáronse en setembro por primeira vez despois de 16 meses seguidos de descensos pola crise. En concreto, en todo o estado, comercializáronse un 18 por cento máis de coches respecto a hai un ano. En total, 77.374 turismos e todoterreos.

Malia que os concesionarios galegos lograron vender porcentualmente máis, no acumulado de xaneiro a setembro aínda se produce unha caída de máis do sete por cento respecto ó mesmo período do ano pasado. Ademais, a crise tamén se deixa notar en Galicia, xa que se ben soben as vendas de coches a particulares, non pasa o mesmo cos vehículos de empresa, como consecuencia de que moitos negocios galegos están botando o peche, De feito, no segmento de comerciais, as vendas caeron en setembro na comunidade galega un 37 por cento.

Os datos achegáronos as patronais de fabricantes ANFAC e de vendedores GANVAM. ANFAC insiste en que a suba das vendas é consecuencia do Plan 2000E posto en marcha polo Goberno e pídelle que o prorrogue, xa que estima que previsiblemente os cartos dese programa se esgoten a finais deste mes. Os empresarios din que "ante o bo resultado obtido polo Plan 2000E faise imprescindible o mantemento dos incentivos directos, porque se prevé que a situación económica xeral siga sendo difícil".

Renault lidera as vendas en Galicia

Renault foi a marca máis vendida en setembro en Galicia. Os concesionarios galegos comercializaron o mes pasado 780 vehículos do fabricantes francés, grazas especialmente á acollida do Megane entre os consumidores.

Tamén destacou o comportamento das dúas empresas do Grupo PSA. Os establecementos galegos de Citroën matricularon 677 coches. A moi escasa distancia quedou Peugeot, con 662. Citroën tivo mellor resposta comercial na provincia de Pontevedra e Peugeot na da Coruña.

Ford consolidouse como o cuarto fabricante que máis vendeu en Galicia o mes pasado, con 463 unidades. Na quinta posición quedou Opel, con 457. Despois posicionáronse outras marcas como Seat, Volkswagen e Toyota.

O Megane converte a Renault na marca máis vendida

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

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Iván Marante, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Sonia Pena, Rodrigo Medina, Xosé Arufe e Luis Penido.

Deseño e maquetación:
www.juancvarela.com
info@juancvarela.com

SPRINT MOTOR:
Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com

IMPRIME: Tórculo
Depósito Legal: C–138/97

Editorial

Confusión

O Editorial do número anterior produciu confusión nun dos nosos lectores. Transmitiunos a súa inquedanza porque despois de lelo detidamente quedou confuso. Nada máis lonxe da nosa intención que deixar aos nosos seguidores en tal estado. Mais queremos deixar claro que o panorama que se presenta na actualidade no mundo do motor é de "confusión".

Confusión nas vendas. Xa non se sabe se a curva que van seguir é ascendente ou descendente. Se todo queda en mans do Plan2000E, ou se pola contra os moitos aforros que segundo as estatísticas hai van producir un torrente de vendas nos vindeiros meses.

Confusión nas marcas. As crebas, suspensión de pagos, EREs, fusións e compras que se están a ver a diario de grandes e pequenos fabricantes despistan ao máis experto dos analistas. Todos rematan coa mesma conclusión: nunca o futuro das fábricas foi máis incerto.

Confusión nos concesionarios oficiais. Investir, reinvestir ou vender os activos se se pode. Nestas empresas a crise golpea fortemente. Moitos dos seus xestores dubidan que se poida aguantar máis tempo. Pola contra outros cren que é o momento de ampliar e de captar algunha marca a maiores. Decidir neste momento un ou outro camiño será decisivo para o futuro das empresas.

Confusión nas enerxías. A diario xorden novas iniciativas. Así e todo, os fabricantes teñen que ter claro por cal delas se van decidir. Esta si é unha carreira de fondo e unha decisión complicada pois optar por unha enerxía determinada implica un grande esforzo de toda a estrutura empresarial. Que lle ocorrería a unha firma se escolle a enerxía eléctrica, cambia toda a súa estrutura produtiva e logo esta enerxía non é a que triunfa comercialmente? En principio a aposta de futuro ten varios nomes: híbridos, eléctricos, hidróxeno e mesmo combustibles verdes. Queda a porta aberta a novas propostas científicas que poidan xurdir nos vindeiros tempos.

Confusión na Seguridade Viaria. Si, si, mentres que os fabricantes incorporan novos avances na seguridade activa e pasiva, a Seguridade Viaria segue a ser unha materia pendente no noso país. Tanto as distintas administracións, como algunhas empresas e colectivos fan o que poden de forma independente e en solitario con iniciativas do máis diversas. En vez de facer un esforzo colectivo e social e marcar as liñas básicas e un camiño común para que dunha vez por todas a Seguridade Viaria deixe de ser unha asignatura pendente. Evitariamos esa sangría continua que desgraciadamente se produce nas nosas estradas.

Poderiamos seguir falando de confusión, porque ela impera nestes momentos no motor dunha forma extraordinaria, mais queremos que os nosos lectores reflexionen e mediten sobre estes e outros tantos puntos que se lles ocorran. Os tempos son confusos, intentemos darlles luz. É o noso interese dende esta publicación, botar luz sobre o motor, o que ocorre é que ás veces a luz produce sombras.

EDITORIAL

Sprint MOTOR

Crise. Confusión. Revisión

A maioría dos especialistas indican que despois desta crise a sociedade será outra. Algún di que neste periodo, acentuarase o sentimento de que o único importante é a supervivencia, por iso, a confianza decaerá e as crenzas e as ilusións cambiarán. Os puntos de vista, as percepcións, vanse volver moito máis utilitaristas, polo que a mensaxe dos políticos variará, pasando a un

Concept PX-MiEV

O híbrido de Mitsubishi

Mitsubishi segue traballando para acadar o equilibrio entre a alta prestación de conducir e a importancia do respecto polo medio ambiente.

Atopamos detrás deste binomio ao Mitsubishi Concept PX-MiEV, un híbrido que emprega motores diferenciais e o novo sistema de Mitsubishi S-AWC (*Super All Whell Control*) que conta co E-AYC (Control Activo de Deriva Eléctrico) que transfire o par motor ás rodas traseiras dereita e esquerda.

Cómpre subliñar que o Concept PX-MiEV vai propulsado polo novo mecanismo Plug-in de Mitsubishi, o que se traduce nunha ampliación da autonomía cando o vehículo híbrido é conducido no modo EV. Dicir que este modelo consegue unha economía de combustible que supera os 50 km/litro.

Seat Ibiza ECOMOTIVE, campión de baixo consumo

O mércores 23 de setembro comezaba un reto na cidade polaca de Cieszyn, os protagonistas eran o piloto austríaco Gerhard Plattner e o Seat Ibiza ECOMOTIVE. A finalidade desta proba era percorrer 1.920 km con tan só un depósito de combustible, acadando deste xeito un consumo medio de 2,34 l/100 km.

Non era a primeira vez que o campión en probas de baixo consumo -Plattner- acompañado do Ibiza ECOMOTIVE se embarcaban nunha aventura deste tipo, pois a finais de abril completaban a ruta de Martorell até Göttingen (Alemaña) consumindo 2,9 litros aos 100 km.

Desta volta, a ruta comezaba en Cieszyn co selado do capó e máis da boca do depósito de mans de membros da IPMC (International Police Motor Corporation) para seguir cun itinerario que abranguería 12 estados europeos.

A chegada do equipo formado por Plattner e o seu ECOMOTIVE probaba unha vez máis a eficacia do Ibiza e dun novo récord de baixo consumo dentro da súa categoría, un rexistro inmellorable na redución de consumos e emisións: 1.920 km cun consumo medio de 2,34 l/km.

Para rematar, lembrar que Seat tamén estivo presente no Salón do Automóbil de Frankfurt, lugar escollido para presentar novos membros da familia: o Altea e o Altea XL ECOMOTIVE.

Superb Combi

Capacidade máxima

Logo da expectación xerada polo Superb, Škoda vén de subir un chanzo na innovación aplicada ao modelo. Falamos do novo Superb Combi, achega da serie que reestrutura as características dos vehículos medios adxudicándolles elementos de comodidade e de espazo comúns das series máis altas.

A idea da casa checa era situar a súa nova creación un paso por diante, feito que se percebe na feitura externa: un deseño expresivo que ten amplos pasos de roda e un perfil de forma arqueada. O novo Superb Combi mide 4.838 mm, ten unha anchura de 1.817 e altura de 1.481. Incluíndo as barras de serie, a altura do vehículo chega aos 1510.

Unha das súas achegas principais é a capacidade de carga. Segundo apunta Škoda, dita capacidade é superior a calquera vehículo do mesmo segmento, dando o maleteiro acubillo a 633 litros que se converten en 1.865 se os asentos traseiros se abaten. O vehículo facilita as operacións de carga e descarga (600 mm sobre o chan) e inclúe un equipamento interior que segue a liña da berlina, pero engadindo máis solucións intelixentes. Como o sistema Kessy de peche e posta en marcha sen chave (que ten transmisor para comunicarse coa unidade de control do vehículo). O novo modelo vén con dous motores diésel: o TDI 2.0 PD (140 cv) e o TDI 2.0 CR con filtro de 170 cv e 4x4. Os propulsores de gasolina son o TSI 1.4 (125 cv), o TSI 1.8 (160 cv) e o FSI 3.6 V6 de 260 cv (4x4).

Novo Astra: experiencia compacta

Opel pon en xogo no seu recente modelo características de seguridade propias das gamas altas

Opel non esquece a súa tradición. Cada novo desenvolvemento que olla cara adiante faino apoiándose directamente en toda a liña de modelos obtida dende a orixe da casa xermana. Se isto é válido para tódalas súas achegas, éo máis aínda para o novo Opel Astra, inspirado nas experiencias da clase compacta iniciadas en 1936 co primeiro Kadett.

Con todo, nin sequera sería preciso remontarse tan lonxe para atopar froitos salientables: a propia traxectoria do Astra, situado ao longo de décadas entre os coches máis comercializados do segmento compacto en Europa, abonda para avalar ao novo modelo. É máis: as vendas de Astra constitúen a día de hoxe un terzo de todas as vendas de Open/Vauxhall, cun volume medio de preto de 500.000 unidades ao ano. Centrándonos agora no novo modelo da serie, dicir que a intención de Opel era ofrecer un amplo abano de elementos de comodidade e segur idade propios das gamas máis altas. Máis polo miúdo, estamos a falar dos novos sistemas de chasis electro mecánico e de iluminación *adaptativa*, amais do sistema de cámara frontal (Opel Eye) que recoñece os sinais de tráfico e a tecnoloxía de asentos ergonómicos (que se axustan en lonxitude en 280 mm).

Xa nun eido máis físico, subliñar que as variacións nas medidas van dirixidas a repercutir nun reforzamento da estabilidade e da dinámica de condución. Así, entre eixos, a distancia é agora 71 mm máis longa (chegando até os 2.685 mm), situándose a vía dianteira nunha lonxitude de 1.544 mm e a traseira nos 1.588 mm logo dun medre de 56 e 70 mm, respectivamente. A idea destas variacións era achegar máis amplitude na sustentación do coche, o que contribuiría a unha meirande estabilidade e capacidade de condución. Polo que respecta ao chasis, dicir que foi desenvolvido como un sistema electro mecánico que integra ao cen por cen as funcións mecánicas e máis os controis electrónicos. Asemade, mantén as *torretas* McPherson no eixo dianteiro, sendo obxecto o traseiro dunha aplicación máis que pioneira: unha mestura de eixo traseiro de torsión composto con *timonería* de Watt. Resultado: unha estrutura nova que mantén as vantaxes de tamaño, peso e eficacia do eixo de torsión de perfil oco, achegando a dita *timonería* un apoio extra contra as forzas laterais da suspensión nas curvas.

O novo Astra aparecerá no mercado con oito motores e con potencias que van dende os 95 cv aos 180. Amais, ofrecen todo o preciso para reducir o consumo (que nos diésel é de 4,6 litros aos 100 km e de 6,1 litros nos gasolina) e as emisións de CO2 en máis de un 12%.

BREVES

» O 92% dos automobilistas pronúnciase en contra da reforma da Lei de Tráfico e Seguridade Viaria, segundo a enquisa realizada polo club de defensa do automobilista CEA. Un voceiro do Club automobilista informou de que ata este momento son 1.665 os votos recollidos da enquisa na Internet, dos que 1.457 móstranse contrarios á reforma e unicamente 208 fixérono a favor do texto pretendido pola Dirección Xeral de Tráfico.

» Michelin lanzou este mes a súa primei ra campaña de publicidade mundial. O lema desta campaña, que podería traducirse como "Todo cambia co pneumático axeitado", ilustra en todos os medios de comunicación do mundo as prestacións dos pneumáticos Michelin. Esta campaña mundial, que arrincou en EUA o pasado 7 de outubro, será progresivamente despregada nun total de 55 países con anuncios en TV, en prensa e en Internet.

» Infiniti lanzará ao mercado no 2011 o seu primeiro modelo híbrido, que combinará as altas prestacións cun nivel reducido de emisións. O primeiro modelo híbrido da marca xaponesa será unha versión da gama M e denominarase Infiniti M35 Hybrid. Este automóbil dotado dun motor V6 atmosférico de 3,5 litros, disporá de serie dun paquete de baterías laminadas de ións de litio, que ocupan o mesmo espazo que un paquete de baterías convencionais, pero ofrecen o dobre de potencia.

» Daimler anunciou que o Smart eléctri co estará dispoñible no mercado europeo e no estadounidense no 2012. A produción do pequeno vehículo urbano con batería de ións de litio comezará en novembro do mesmo ano na planta francesa de Hambach. O presidente da marca, Dieter Zetsche, adiantou que nunha primeira fase e a xeito de proba para os clientes de Europa e de Estados Unidos producirase unha serie de mil unidades.

Golf Variant a opción máis familiar

Será este mes de novembro a data escollida por Volkswagen para poñer no mercado o seu novo Golf Variant, o vehículo familiar encamiñado a clientes particulares e profesionais. O modelo da casa xermana mantén a personalidade de seu e un característico novo frontal, do interior do Variant habería que subliñar o rigoroso coidado do seu cadro de instrumentos, o volante de tres radios ou a amplitude do maleteiro (até 1.550 litros de capacidade).

No apartado equipamento, o Golf Variant – nas súas versións Advance e Sport- achega numerosos elementos de serie: 6 airbags, mecanismo ESP, luz de condución diúrna, barras lonxitudinais no teito, recomendación de cambio de marcha, climatizador, lamias de aliaxe de 16 polgadas, faros antinéboa, radio RCD 310 con 8 altofalantes, etc. Existe tamén a posibilidade de engadir algúns extras ao equipamento de serie, é o caso do ParkAssist (asistente de aparcamento automático), o RearAssist (cámara de visión traseira), sistemas de radio-navegación, interfaces para o MP3 ou o teito corredizo panorámico.

O Golf Variant posúe tres motorizacións gasolina a escoller, as potencias van desde os 102 cv, pasando polo 122 TSI ou o 160 TSI. De falarmos de motores diésel, o Variant achega unha opción dupla asociada á tecnoloxía *Common-Rail* que dota aos seus propulsores cunhas potencias de 105 ou 140 cv. Dicir que todos estes motores (agás o 102 cv) se poden combinar cun cambio automático de dobre embrague DSG. É de louvar o feito de que estas mecánicas estean dentro da normativa Euro 5: redución de consumo e emisións de CO2.

Os prezos do Volkswagen Golf Variant van desde os 21.420 euros do 1.6 102 cv manual 5 velocidades, até os 29.140 euros do Sport 2.0 TDI 140 cv DSG de 6 velocidades.

Autoclássico Porto, para os saudosos do vehículo

O maior espazo dedicado ao vehículo histórico de España e Portugal vén de pechar a súa sétima edición.

Estamos a falar do Salón Internacional do Automóbil e Motocicleta Clásico e de Época -Autoclássico Porto 2009- que tivo lugar do 3 ao 5 de outubro no recinto feiral de Porto (Exponor). Máis de 40.000 persoas acudiron ao evento, a mesma cifra -40.000- é a extensión en metros cadrados que ocupa o Autoclássico. Emporiso, centos de vehículos de diferentes épocas e estilos foron admirados polos asistentes, desde os máis luxosos: Ferrari, Triumph, Jaguar, Mercedes ou Rolls até os máis populares: Volkswagen, Fiat, Citroën ou Alfa Romeo. Emporiso, tamén houbo lugar para aqueles que procuraran mercar recambios ou complementos orixinais.

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

BERSUS
981 94 11 86
Tuning e mantemento do teu automóbil
Sánchez Freire 71, Rotonda de Conxo, Santiago

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

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

Nova incorporación no concesionario oficial Opel de Santiago

Composmotor, concesionario oficial Opel en Santiago de Compostela, acaba de incorporar no seu equipo directivo, como Director Xerente, a **Ángel Barbará**. Nun momento onde o mercado do automóbil está certamente interesante, Barbará chega a Compostela, dende a cidade olívica, co reto de posicionar a Opel no máis alto posible na Capital de Galicia. A incorporación do novo Astra, que presentamos neste número, seguro que será unha boa axuda para lograr o éxito.

O novo Director Xerente de Composmotor leva 22 anos como profesional da dirección e xestión de equipos humanos, dende hai tres especializouse no mundo da automoción.

Control de Tracción Intelixente, o C5 para o inverno

Citroën pensa no mal tempo que se aveciña. O inverno pode ser o cru que queira pois a casa francesa vén de dotar ao seu C5 -de serie- do Control de Tracción Intelixente. En que axudará esta nova achega? A resposta é que o C5 terá mellor motricidade nas peores condicións: baixa adherencia, terreos con neve ou xeada...

Máis seguridade e máis comodidade é o que promete Citroën, din que este novo dispositivo fará que o C5 se equipare a vehículos con tracción ás catro rodas.

Indo ao miolo, o Control de Tracción Intelixente (dispoñible con todas as motorizacións, agás as vinculadas a caixa automática) é un mecanismo que serve de complemento ao anti patinaxe ASR. A través de varios estudos de parámetros (inclinación, tipo de neve, xeo...) o calculador permite unha maior fluidez das rodas de tracción e vaino regulando alternando a roda dereita e a esquerda, o resultado é un mellor comportamento na saída e na aceleración.

Para @s que queiran probar sorte, falarmos do premio que Citroën C5 e o Control de Tracción Intelixente ofrecen. @s clientes que proben o C5 ao longo deste mes de outubro (antes deben rexistrarse na web: www.citroen.es) participarán no sorteo dunha noite para 2 persoas nun hotel con encanto.

BREVES

O Skoda Yeti logrou a mellor cualificación posible en canto a seguridade nas novas probas de colisión de Euro NCAP ao obter as cinco estrelas. Ademais da protección dos ocupantes adultos, o Yeti colleitou excelentes resultados en protección para nenos e peóns.

Fiat inicia a comercialización no noso país do novo Sedici, que incorpora novidades estéticas e un novo propulsor diésel. Este automóbil está dispoñible co motor 2.0 16V Multijet de 135 cv. O prezo deste modelo sitúase en 17.590 euros para a versión con tracción dianteira e en 21.190 euros para a versión con tracción integral.

Seat gañou o Volante de Ouro 2009 en Suíza co Seat Exeo na categoría da clase media-alta. A presente edición contou cun total de 46 vehículos divididos en seis categorías. O xurado, composto por técnicos, pilotos e lectores da revista Auto Bild Suíza, outorgou o triunfo final ao Exeo na súa categoría.

BIENVENIDO A UN MUNDO MEJOR
6,3 299 148
CENTRO AUTORIZADO LEXUS
LEXUS

Hyundai i30
Calidade garantida

Ifer, denominación comercial do novo concesionario Hyundai para Santiago de Compostela e comarca, cedeu a *Sprint Motor* unha unidade do i30 en versión gasolina. Máis polo miúdo: dirixímonos ás súas instalacións do Milladoiro para recoller un i30 con motor 1.4 versión confort de 109 cabalos co gallo de testar as súas sensacións para os nosos lectores, tamén queriamos comprobar de primeira man a melloría en canto a calidade dos produtos da factoría coreana. Este modelo é o destinado a cubrir o denominado segmento C no mercado, o devandito vehículo conta cunhas dimensións externas de 4,25 metros de longo por 1,77 de ancho e 1,48 de alto.

Á procura de novos mercados, os fabricantes coreanos adáptanse aos gustos europeos achegando elegancia sen perder por iso un aquel práctico

Á procura de novos mercados, os fabricantes coreanos adáptanse aos gustos europeos achegando elegancia sen perder por iso un aquel práctico. O modelo que probamos -o i30- ofrece unha estampa deportiva sen extremismos, lembrando a súa zaga á serie 1 de BMW. Apréciase un bo estudo aerodinámico cunha liña ascendente de cintura e unhas ópticas que se prolongan cara os laterais mais inseridas de xeito perfecto na carrozaría.

Xa no interior, priman a amplitude e a ergonomía. A amplitude ben dada por un deseño con "cabina avanzada" no que as rodas se desprazan até os extremos do automóbil. O estudo ergonómico é evidente: cuns asentos con excelente suxeición lateral e multitude de ancoraxes, bolsas e compartimentos múltiples repartidos ao longo de todo o habitáculo, repousa brazos anterior e posterior... Tal é a folgura do habitáculo que o maleteiro pode semellar relativamente pequeno. Porén non é así, dispón de 340 litros de capacidade e -se abatemos os asentos- pode chegar até os 1.250 litros. A sensación de calidade interior é percibida dende o primeiro intre cun deseño vangardista e un moi bo remate en xeral. Os acabados interiores da tapizaría semellan moi *sufridos* e por tanto axeitados para o uso cotián dun vehículo de espírito familiar.

O condutor ten todos os instrumentos ao seu alcance

O condutor ten todos os instrumentos ao seu alcance

Hyundai i30

Hyundai, co deseño do i30, buscou agradar o gusto dos europeos

ficha técnica

- Motor: 1.4
- Cilindrada: 1.396 cc
- Estrutura: 4 cilindros en liña, transversal dianteiro
- Inxección: electrónica multipunto
- Potencia máxima en cv / rpm: 109 / 6.200
- Par motor en kg.m / rpm: 14,0 / 5.000
- Tracción: dianteira
- Caixa de velocidades: manual
- Número de velocidades: 5
- Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos macizos
- Lonxitude total: 4.245 mm
- Volume de carga mín. / máx. (litros): 340 / 1.250
- Combustible: gasolina
- Capacidade do depósito: 53 litros

O propulsor de 16 válvulas ofrece 109 cabalos

Equipamento e impresións

O Hyundai i30 deixounos abraiados polo seu rendemento, xa que se atendemos á súa escasa cilindrada (malia a obrigármonos a xogar bastante coas relacións do cambio para levar un ritmo lixeiro) o resultado é un movemento áxil contendo os consumos de combustible.

Achega este Hyundai os máis modernos sistemas de seguridade activa: freos ABS de catro canles con distribución de freada EBD, control de tracción TCS e -de xeito opcional- sensores de chuvia, luces e aparcamento. En canto á seguridade pasiva o i30 equipa: *airbags* frontais, laterais e de cortiniña, cintos con pretensores, repousa cabezas activos (minimizan os efectos do lategazo cervical)...

De maneira dinámica, o Hyundai i30 dános unha grande estabilidade sobre calquera tipo de asfalto e un óptimo comportamento en situacións límite, sinalar que se ve vir nas súas reaccións. Todo isto é debido a un bastidor de gran rixidez que, amais de ser moi seguro en caso de accidente, faille máis doado o traballo ás suspensións. Os freos de disco ás catro rodas salientan pola súa potencia cun sistema ABS pouco intrusivo. Agás a versión básica, tódolos i30 achegan control de estabilidade ESP.

A marca coreana ofrece a gama do i30 dende 10.125 euros se nos acollemos ao plan 2000E e se xa dispoñemos dun Hyundai para renovar (política de fidelización de clientes). Deste xeito garante tódolos seus produtos durante cinco anos, polo que de certo consideramos atractiva esta opción de compra para calquera que busque un coche práctico, ben construído e económico de manter.

Motores e caixas

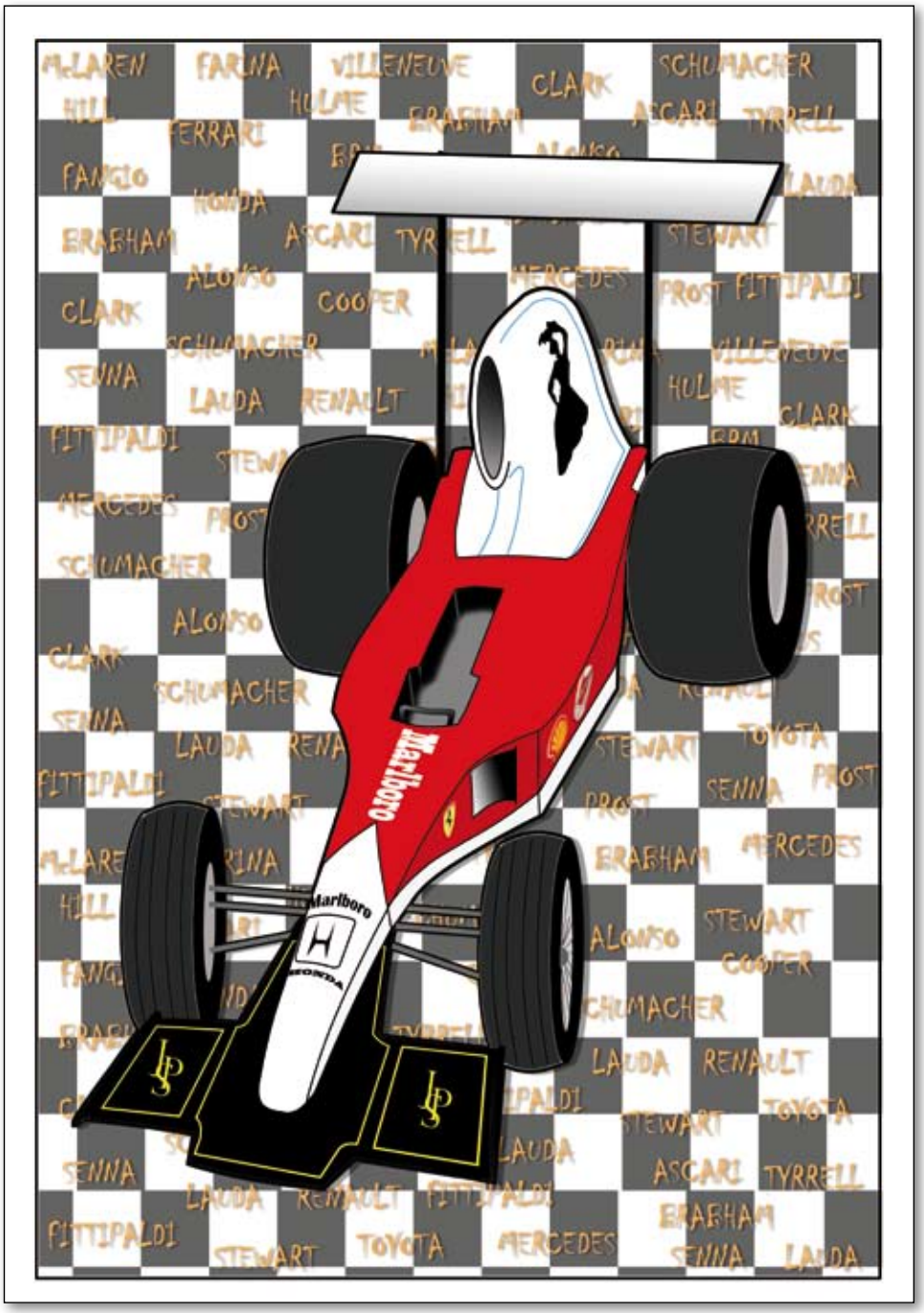
O i30 estará dispoñible con seis motorizacións distintas, tres en gasolina e tres en diésel. A gama de gasolina arranca cun motor de 1.4 litros e 109 cabalos, segue cun 1.6 litros de 122 cabalos, situándose o tope nun motor 2.0 litros con 143 cabalos. No caso dos diésel, hai un motor 1.6 Crdi con 90 ou 115 cabalos e un propulsor 2.0 litros con 140 cabalos.

O modelo probado dispoñía dunha caixa de cambios de cinco relacións. Dicir que con outras motorizacións tamén atoparemos un cambio con seis relacións e, de xeito opcional, unha automática de catro relacións con control electrónico.

A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950 2010

■ RAMÓN NOVO | Textos
■ KIKE VALIÑO | Ilustracións
■ JUANCVARELA.COM | Deseño

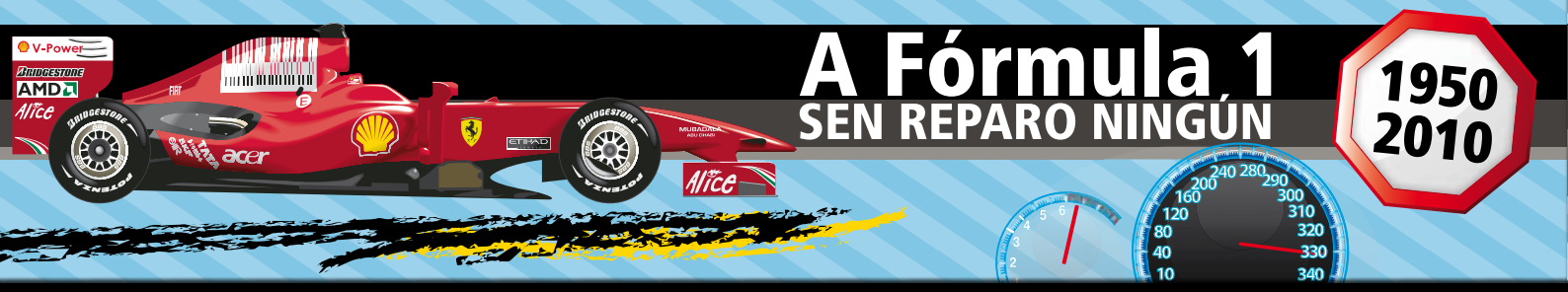


Preliminar

O campionato do mundo da fórmula-un encétase de xeito oficial un sábado do mes de maio do 1950 nas pistas do aeródromo militar de Silverstone. O nacemento produciuse nun contexto industrial en plena reconstrución da desfeita que deixou detrás a contenda bélica mundial. A competición automobilística contribuíu en certa medida a distender as relacións entre os bandos, tan dados a exaltacións patrióticas antes da Guerra, e a levantar a moral dos vencidos, xa que constituíu un escaparate de exhibición tecnolóxica e unha cama de pallas como ningunha outra para substituír ídolos de bigotiño por desfiles marciais a cerca de trescentos por hora.

Fóra desa data concreta non existiu en realidade un antes e un despois, posto que autos e automobilistas coñecíanse de probas anuais fixas que viña habendo desde mediados dos anos vinte en Montecarlo, Le Mans, Francorchamps, Monza ou Nürburgring. Máis que nada, a instauración do campionato mundial veu a asentar e a formalizar algo que estaba condenado a suceder como resultado dunha evolución lóxica. De certo, ata o milagre dos lixeiros Cooper con motor atrás, son anos de inercia que non achegan unha innovación técnica nin estética radical; máis ben, representan un continuísmo decadente dos esquemas das carreiras que sublimaron italianos e alemáns no glorioso período de entreguerras.

www.sprintmotor.com
para estar informado do que acontece no mundo do motor galego visite a nosa páxina web
www.sprintmotor.com



Os berces da fórmula número 1

Non sendo un momento brillante automobilisticamente falando, no 1949 cadroulle que acabou callando, por iniciativa da federación italiana, a organización do campionato mundial de condutores, xusto un ano despois de que a Federación Internacional de Motociclismo estreara o seu primeiro campionato mundial.

A febre polas corridas de autos viña escalando chanzo a chanzo desde que **o Home descubriu os coches correndo por finais do século XIX**. A partir do ano 1900 tardaron pouco en florecer múltiples versións de automobilismo que, aínda participadas polas mesmas máquinas e os mesmos maquinistas, acabaron por configurar algúns dos xéneros que chegaron á actualidade. Unhas daquelas modalidades de competición sobre automóbiles arrancaban na interpretación persoal dun valedor, como por exemplo a Copa Gordon Bennett (1900-1905) ou a Copa Vanderbilt (1904-1915). Outras veces eran as características da superficie quen arbitraban as regras do xogo, e así se foron xebrando tipos de monturas segundo correran en pistas permanentes como Brooklands (1907), Indianapolis (1911), Monza (1922), Le Mans (1923), ou en estradas entre cidades como eran as organizadas desde París (1894), a Targa-Florio (1906), Montecarlo (1911) ou as Mille Miglia (1927). Outra rama á parte constituíana os grandes premios a cargo dos clubs do automóbil nacionais; os primeiros Grand Prix, organizados desde o 1906 polo Automobile Club de France (ACF), cristalizaron naquela contorna e fóronse espallando por cidades prósperas e nos lugares de encontro da alta sociedade como Monza, Sitges, Lasarte, Francorchamps, Mónaco, Trípoli, Casablanca, Pau.

Os soños entrecruzados de Pierre Giffard, Émile Jellinek, Henry Ford, Barón Van Zuylen, Ettore Bugatti e de centos máis foron collendo forma durante os tres primeiros decenios da centuria. E en torno ó 1930 faise realidade un campionato europeo de pilotos como consecuencia de articularse un calendario de carreiras internacional á conta da rede de Grand Prix xermolada por todo Europa e norte de África. Cadroulle nun momento especial en varios sentidos, xa que se impuxo o formato de vehículos de unha soa praza, e sobre todo porque **xurdiu unha xeración dourada de máquinas e de pilotos**. Pero o concurso dos destemidos maquinistas que alimentan a épica automobilística dos exuberantes anos trinta, dacabalo de augustos coches alemáns que abertamente subvencionaba o réxime do führer, esmorecerá nada máis empezar a II Guerra Mundial.

1939 freou en seco as medras deste espectáculo incipiente en vías de popularizarse. Tanto no eido mecánico coma no artístico, o primeiro lustro da posguerra representa *tabula rasa*, dado que non sobreviviron as avanzadas maquinarias de Mercedes-Benz e Auto-Union, e xubiláronse ou morreron Rudolf Caracciola, Tazio Nuvolari, Achille Varzi e Bernd Rosemeyer.

Igual que Le Mans e Indianapolis, moitas probas desenvolveran personalidade de propia e xustamente por eso **resultaba imposible poñerse de acordo en nomear un campión**. Incluso nos Estados Unidos era unha tradición que a *American Automobile Association* (futura CART) proclamara cada ano un campión nacional. Así que un día, ó rabo da Federación Internacional de Motociclismo e coa experiencia do recente Campionato de Europa de Pilotos, instituíuse unha fórmula de competición baseada en facer puntuar os grandes premios espallados polo mundo. A regularidade no calendario de carreiras revelouse como factor clave para que participaran os equipos máis selectos, xa que á parte de rentabilizaren a investimento industrial de cidade en cidade, activou unha rivalidade deportiva asidua entre nacións e entre pilotos.

Tomando o ano 1950 como punto de partida, empezouse a historiar o que identificamos hoxe por Fórmula Un, que viña sendo unha maneira de chamarlle á 'Fórmula internacional de carreiras nº 1'.

A Fórmula 1
SEN REPARO NINGÚN

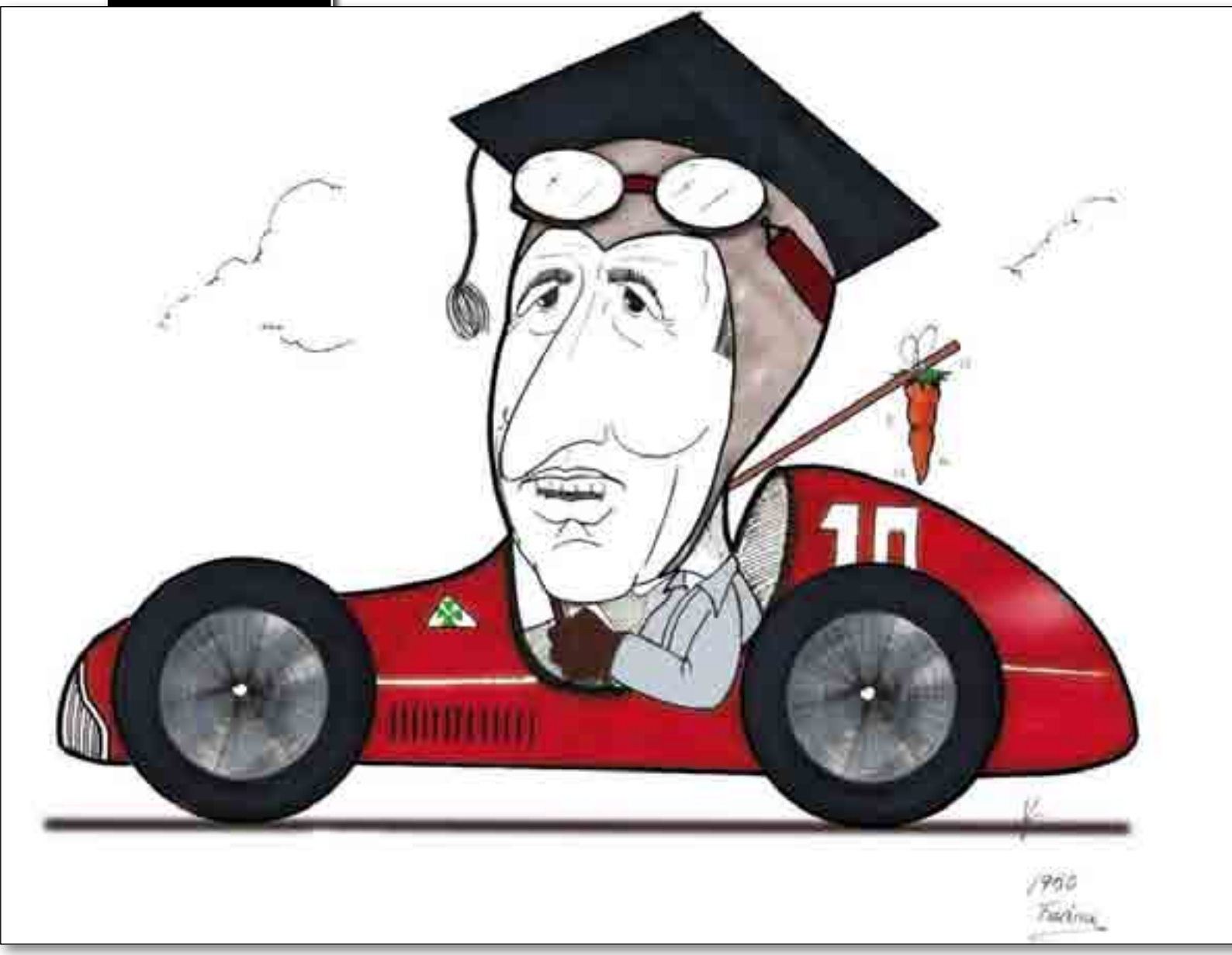
1950
2010

■ RAMÓN NOVO | Textos
■ KIKE VALIÑO | Ilustracións
■ JUANCVARELA.COM | Deseño

Coleccionable
A Fórmula 1
1950

— Silverstone, 13 de maio —

[1950] Giuseppe Farina subido no Alfetta encarnado non é un produto saído da nada. Otto, Daimler, Benz, Giffard, Jellinek, Renault, Porsche, Nuvolari, Caracciola fixeron posible que un sábado de primavera antes da hora do té trascendese o ano 50 do século XX á historia da humanidade.



Dúas horas e trece minutos durou o primeiro Gran Premio de Europa celebrado en sábado nas pistas do aeródromo británico de Silverstone, a onde asistiron cerca de 200.000 persoas, disque, e membros da familia real. Vinte e un coches agardaban formados nos postos de saída o inicio da proba, para a que eran favoritos os Alfa Romeo 158, chamados cariñosamente 'Alfettas', de Giuseppe Farina, Juan Manuel Fangio, Luigi Fagioli e Reg Parnell. Completaban o reparto os Maserati, os ERA de antes da guerra e os Talbot-Lago, coches deportivos preparados nin sequera con motor sobrealimentado. Mentres se corría en Silverstone, Ferrari facía caixa coa prima de saída nunha carreira de F2 en Bélxica e tampouco debutou o gran proxecto antiitaliano de Raymond Mays: o BRM V16.

A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950 2010

Cátedra de automobilismo

Os méritos deportivos que desde primeiros de século levaban atinguido pilotos da clase e coraxe de Szisz, Nazzaro, Nuvolari, Caracciola, Chiron ou Wimille e fábricas da traxectoria en competición de Panhard, Mercedes Benz, Bugatti ou Alfa Romeo non acababan de cristalizar nun recoñecemento profesional e industrial máis alá do ámbito dos círculos sociais en que se desenvolvía daquela o automobilismo. Xa que logo, **o primeiro título de Giuseppe Farina veu a atribuír de rango oficial as innúmeras probas soltas que se corrían ata daquela sen un regulamento común**. Había que unirse, para garantir a presencia dos mellores pilotos e de todas as marcas, para competiren en igualdade de condicións, para decidir quen era o mellor de todos, para focalizar a atención da prensa, para que o mundo o soubera.

O primeiro campionato de fórmula-un organizouse dentro das lóxicas que prevalecían aqueles anos, cos mellores coches e pilotos que había, incluído o campionato americano de Indianapolis, e manexáronse criterios sensatos na selección e número de probas aínda que coas lagoas propias dos anos da posguerra en materia de seguridade.

En Silverstone venceu Farina e de alí a oito días fixoo Fangio en Mónaco, onde unha desfeita no *Bureau de Tabac* atascou nove bólidos na primeira volta. O turinés e o balcarceño repartiron o resto das carreiras: Bremgarten, Spa-Francorchamps, Reims e Monza. Johnnie Parsons, piloto local, terminou en cabeza a trixésimo cuarta edición das 500 millas de Indianapolis, proba de prestixio que ó mesmo tempo servía para cualificar de mundial un campionato máis ben europeo. Ó final obtivo Farina tres puntos por riba de Fangio e seis máis ca Fagioli, ó rabo dos cales completaron o cadro de honra Louis Rosier con Talbot e Alberto Ascari cun Ferrari atmosférico. Con ou sen *laude*, Farina primeiro catedrático oficial.

> **o primeiro título de Giuseppe Farina veu a atribuír de rango oficial as innúmeras probas soltas que se corrían ata daquela sen un regulamento común**

Alfa 158, *alfetta* na intimidade

O Alfetta era demasiado; e moi bonito, dicían. Proxectárao Gioacchino Colombo había trece anos nos talleres que Enzo Ferrari tiña en Módena. Pola distribución dos elementos era un Alfa Romeo de pura raza. Do 1938 ó 1940 xa obtiña triunfos e avanzaba en fiabilidade e potencia, pero a ocupación alemá freoulle as medras e permaneceron varias unidades do Alfa 158 agachadas nunha fábrica de queixos. Pasados os anos escuros, Achille Varzi, Jean-Pierre Wimille e Carlo Felice Trossi espelíronos ata converter a marca do trevo *quadrifoglio* na escudería máis potente da posguerra mundial. Como xa tiña demostrado, non ensinaba os límites de evolución.

Déixase querer tanto que dá gusto chamar por el en feminino, coma en italiano. As Alfettas portaban propulsor dianteiro lonxitudinal de oito cilindros en liña mais dous compresores. Os 1.479 cc que administraban antes da guerra unha potencia de 195 cv a 7.000 rpm retiráronse con 425 a 9.300. Recuberto con chapas encarnadas de aluminio, o chasis tiña estrutura de escada, ou sexa, dous longueiros e catro travesas; a suspensión traseira era de eixe ríxido e diante portaban unha bésta ó traveso cun brazo oscilante a cada lado. En sintonía cos autos da época medían 250 cm de batalla e 127 / 132 cm de vías (diante / atrás). Na súa contra tiñan o defecto de seren bebedoriñas.

Se non chega a ir á escola, turra

Derriba dos Alfettas estaban o toxo e a seda. O toxo era parente dos carroceiros Pininfarina, e chamábase Giuseppe Farina, 'Nino' para os seus. Era home de formación universitaria, oficial de cabalería e practicante de múltiples disciplinas deportivas pero así que collía o volante nas mans tiña fama de ser máis ben tosco, e tosquísimo nas últimas voltas. A dicir de Fangio, todo sutileza, que se tiña que remangar para ganarlle, Farina tentaba o demo a cada paso e nada máis o salvaba a Virxe María. Caracterizábase por seguir a técnica do seu valedor Tazio Nuvolari de guiar cos brazos tesos, pero **o que en aparencia simulaba unha actitude relaxada tornábase nun volcán tronzacambios** e provocador de accidentes na súa área de influencia.

Con todo e alcanzar o título, que non celebrou por non caerse ben coa fama e por gardar a intimidade familiar, no contexto do automobilismo italiano a institución do campionato do mundo de fórmula un foi xenerosa de carai co turinés, quen nos seus mellores tempos facía mangos para os seus compatriotas Nuvolari, Villoresi ou Pintacuda. Pero aínda que fora turrando, é o primeiro campión do mundo da historia.

	PILOTO	COCHE	GBR	MON	INDY	SUI	BEL	FRA	ITA	TOTAL
1	Giuseppe Farina	Alfa Romeo 158	9 P	-		9	4 P	-	8	30
2	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo 158	-	9 P		- P	8	9 P	1 P	27
3	Luigi Fagioli	Alfa Romeo 158	6	-		6	6	6	(4)	24 (28)
4	Louis Rosier	Talbot T26C	2	-		4	4	-	3	13
5	Alberto Ascari	Ferrari 275		6		-	2	-	3	11

A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950 2010

■ RAMÓN NOVO | Textos
■ KIKE VALIÑO | Ilustracións
■ JUANCVARELA.COM | Deseño

Coleccionable A Fórmula 1 1951

Fangio xubila os *Alfettas*

[1951] A Scuderia Ufficiale Alfa Romeo non aguantou a falta de soporte financeiro do goberno e deixou que os poderosos autos italianos morresen de vellos. Antes de extinguírense, o arxentino Fangio gánalle a revancha a Farina e imponse ós puxantes Ferrari, que obteñen a histórica primeira vitoria.

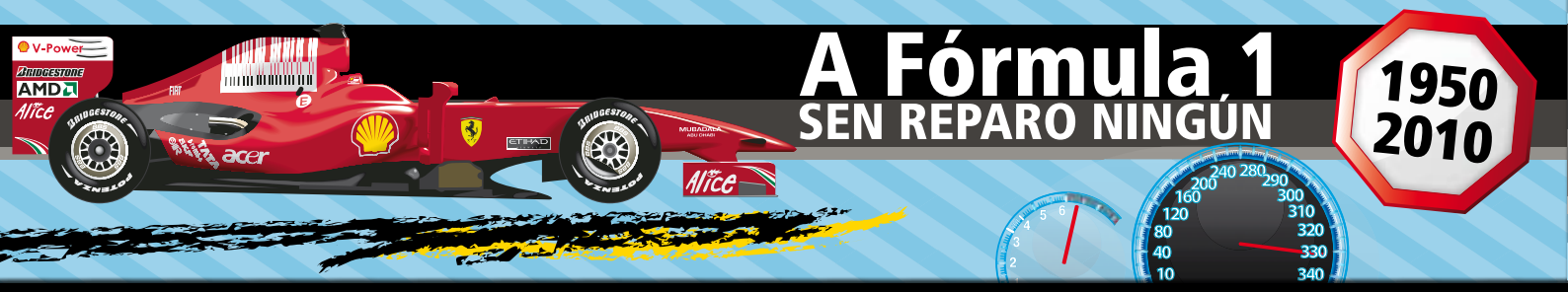
O inicio do campionato mudaba de sede e desprazábase ás estradas do parque de Bremgarten, na periferia de Berna. Coa incorporación de Nürburgring e Pedralbes amecíase unha proba máis ó campionato para un total de oito, contando Indianapolis, xa que Mónaco iniciaba obras no porto que o terían apartado do certame durante catro anos.

Trala conclusión do primeiro campionato na historia da F1 non se anunciaban movementos no elenco de inscritos. Na Scuderia Ferrari, Froilán González e Piero Taruffi sumábanse a Alberto Ascari e Luigi Villoresi. Polo resto, Giuseppe Farina e Juan Manuel Fangio continuaban en Alfa Corse; Louis Chiron defendía a Officine Alfieri Maserati; Louis Rosier e Phlilippe Étancelin a Automobiles Talbot Darracq; e Maurice Trintignant a Équipe Gordini.

O Ferrari gasta menos

Botando contas, parar dúas veces a encher douscentos e pico litros no bidón de popa do Alfa Romeo tradúcese en consumos de 700 litros por carreira. En porcentaxe 116,6%; ou sexa, 1,2 litros de metanol por quilómetro. Os procedementos de enchido requirían cerca dun minuto para embutir 250 litros de carburante. A esto había que engadir a sensible variación dos pesos, con todo o lastre na traseira, que acusaba o Alfetta 159 ó saír de recargar. En substancia, nin a estética nin as especificacións técnicas do modelo novo de Alfa Romeo variaban das do seu predecesor, de non ser por unha miguiña máis de compresión, a 3,3 bar.

Ferrari, o único serio aspirante a empoleirarse na cúspide do automobilismo, inverte a tendencia de impulsar os motores con compresores e monta un propulsor atmosférico de 4.493 cc que resulta óptimo para competir cos todopoderosos oito cilindros presurizados do Alfa. Á parte de demostraren un bo aproveitamento da potencia á hora de marcar poles, **os 12 cilindros de Ferrari ofreceron un rendemento moi produtivo en carreira**, xa que gastaban un tanque menos e permitía tasar as paradas para entrar a repoñer gasolina.



Ferraris como lobos

Fangio coñece os límites de Farina e non está disposto a deixar escapar o título este ano, polo que empeza dominando de punta a rabo o Gran Prix de Suíza, no que asina a mellor volta de cualificación, a volta rápida en carreira e a vitoria, 1 minuto e 15 segundos antes de pasar pola meta o segundo corredor. Taruffi, Ascari e Froilán, todos con Ferrari, asediaban as Alfettas oficiais e foron acumulando segundos postos consecutivos en todas as corridas ata que chegou a súa hora en Silverstone.

O simpático Froilán "cabezón" González, de nacionalidade arxentina, leva o Ferrari 375 ó máis alto. Sae ó rabo de Fangio ata o momento de reencher os depósitos de carburante, onde o sedento Alfa Romeo 159 de Fangio alongou a parada 1´13" mentres que Froilán permaneceu parado 25 segundos de nada. Nas dúas seguintes carreiras en Nürburgring e Monza Alberto Ascari ratifica esta progresión, mercé á estratexia de ter conta dos consumos.

En Pedralbes os cataláns agardaban o desenlace da competición. Fangio leváballe tres puntos de vantaxe a Ascari e sete a González. A xulgar pola evolución do campionato, Alfa non estaba para aquelas xeiras e Ferrari puxaba para arriba que daba gusto cun Ascari desbocado. Os máis entendidos calculaban dúas recargas para os Alfa e unha para os Ferrari. Finalmente, unha elección errónea das rodas verteu o título para o lado de Fangio. As Pirelli de 16 polgadas que tan bos resultados lles deran ós Ferrari en Monza resultaron inadecuadas fronte ás meirandes que calzaban os Alfa Romeo. Carreira e campionato foron parar ás mans de Fangio. E polo tanto Alfa Romeo obtiña, de modo indirecto aínda que fora, un recoñecemento público máis, xa que daquela non existía como tal o campionato de fabricantes ou construtores.

Don Juan Manuel

O perfil do home Fangio nace a 350 quilómetros ó sur de Buenos Aires no ámbito dunha familia traballadora da vila de Balcarce. Juan Manuel pertence á primeira xeración cento por cento arxentina de avós emigrantes chegados das montañas da rexión Abruzzo. Cuarto de seis irmáns, tardou pouco en parar de ir á escola e en furgar nos motores ata que puido montar taller propio. En broma pero en serio desputa as primeiras carreiras cando para os da rodeada de Balcarce era o mellor condutor. Compaxinando diversas modalidades de corridas de coches sae ó estranxeiro dentro do continente americano. Nos anos infecundos da guerra afinou o oído para intuír a mecánica de motores e caixas de cambio, estimulou a percepción no tento dos sistemas de freo, suspensións e dirección, e cultivou a súa natural desenvoltura como relacións públicas fora para os negocios fora para ganarse a admiración de quen o escoitaban.

Por anos tocáballe cadrar cos Caracciola, Varzi, Rosemeyer e Wimille, pero o afouto "chueco", como lle chamaban polas pernas con forma de parénteses, non se mediu ós europeos ata os 37 anos cun coche de verdade. Foi cun Simca 1100 preparado por Amedée Gordini nunha corrida en Rosario no 1948. Antes de quentárselle o coche pasara pola pedra os irmáns Gálvez (Óscar e Juan), a Luigi Villoresi, a Giuseppe Farina, e ía camiño de perderlle o respecto ó Simca-Gordini de Jean-Pierre Wimille. O goberno de Perón viu en Fangio e Óscar Gálvez un modo de transmitir unha imaxe prooccidental do seu país por Europa. Fangio venceu co Maserati do goberno en San Remo, Perpiñán, Pau e Marsella e co Ferrari dun mecenas arxentino en Monza e Albi. Á boqueira do campionato de fórmula-un que se anunciaba para o 1950, cadrou que Alfa Romeo dispoñía do mellor auto, atraía os mellores pilotos e quedara dezmada polas mortes consecutivas de Varzi, Wimille e Trossi. Foi cando lles dixo a Antonio Alessio e á xente de Alfa **"Miren, vostedes non teñen nada que perder. Eu son un descoñecido, e se perdo, perde Fangio... se gano, gana Alfa Romeo"**. Ó final impúxose coa pista mollada e véñenlle co contrato: "—Traede para acó. Onde hai que asinar? —O problema é que aínda non puxemos cánto. —Os números xa os poñerán vostedes" e arrancou.

Ó acabar 1955 dábase por satisfeito con tres títulos, pero o novo goberno militar forzouno a seguir correndo para afrontar os bens que requisaran de todo canto cheirase a peronismo. Un episodio máis simpático sucedeulle en Cuba, onde o movemento insurxente de Fidel Castro o secuestrou durante 24 horas aproveitando que Fulgencio Batista levara a moda dos grandes premios á Habana. Pouco despois deso decidiu deixalo todo un día que os mecánicos lle cambiaran os amortecedores porque lles pagaban por poñer aqueles. Retirouse ás raíces, a Balcarce, a matar o tempo entre a súa explotación agraria, gasolineiras, a concesión de Mercedes para América do Sur e outros negocios. Cando lle daba por aí, desenferruxía o mercedazos camiño de Buenos Aires ós seus 70 anos, e non precisamente en son de paz.

> **"Miren, vostedes non teñen nada que perder. Eu son un descoñecido, e se perdo, perde Fangio... se gano, gana Alfa Romeo**

	PILOTO	COCHE	SUI	INDY	BEL	FRA	GBR	GER	ITA	ESP	TOTAL
1	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo 159	9 P		(1) P	(5) P	6	7	- P	9	31 (37)
2	Alberto Ascari	Ferrari 375	-		6	3	-	8 P	8	(3) P	25 (28)
3	Froilán González	Ferrari 375	-		-	(3)	8 P	4	6	6	24 (27)
4	Giuseppe Farina	Alfa Romeo 159	4		8	(2)	(1)	-	3	4	19 (22)
5	Luigi Villoresi	Ferrari 375	-		4	4	4	3	(3)	-	15 (18)

■ RAMÓN NOVO | Textos
■ KIKE VALIÑO | Ilustracións
■ JUANCVARELA.COM | Deseño

Coleccionable A Fórmula 1 1952

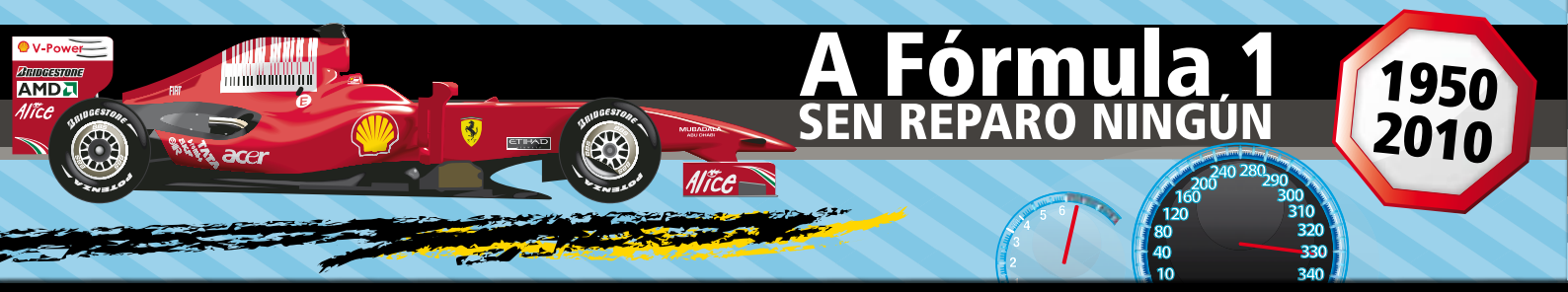
Fórmula 2 – Ferrari 1

[1952]

Como mal menor, a CSI salva a decadencia de varias marcas abrindo unha paréntese de dous anos para máquinas de potencia rebaixada (F2). Ferrari recolle o testemuño de Alfa Romeo e, capitaneada por Ascari, inflixe palloscas en canta carreira corre, incluídos tres podios monocolor.

As regras do xogo restrinxíronse ó que daquela rexía na fórmula 2: motores de 2 litros sen compresor ou ben de 500 cc sobrealimentados, en calquera caso sen límite de peso. O campionato ocupábaos de maio a setembro e constaba de oito probas puntuables, sete delas na vella Europa mais Indianapolis, das que se contabilizaban os catro mellores resultados.

O apaño no regulamento valeulle a Ferrari para apañar o primeiro título de Alberto Ascari con moita sobranza, xa que vence en seis carreiras. Os tres seguintes pilotos na clasificación, Farina, Taruffi e Fisher, tamén conducían Ferraris, aínda que puidera ter sido un final distinto se participase Fangio.



A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950 2010

Ascari-Ferrari tanto monta

A arma de Ferrari era o modelo 500 proxectado o ano antes por Aurelio Lampredi nun día —domingo disque— por encargo da fábrica de Módena para F2. Foi o tal: simple, fiable e permitía botar a carreira sen repostar. Despois daqueles tramancos de Alfas, os F2 de Ferrari montaban propulsores aspirados de 2 litros de cubicaxe con 4 cilindros, arreaban 185 cv de forza, picaban nas 7.500 voltas de motor e pesaban 580 kg. Tamén eran colorados e mantiñan unha estrutura de longueiros e travesas armada a base de tubos, eixe De Dion, posición do motor dianteira lonxitudinal alimentado por dous carburadores, distribución de dobre eixe de levas e cambio de catro marchas.

Nada máis Gordini tiña peito a inquietalo, pero nin Trintignant nin Manzon estiveron á altura. A 15 e 21 segundos de Ascari na volta de cualificación no Nürburgring dos 22 quilómetros dino todo. De vez en cando, deixáronse ver o Connaught A de Poore e o ridículo Cooper T20 de Hawthorn, que en Zandvoort tivo a insolencia de meterse na formación de saída entre os Ferrari.

Co mesmo Ferrari, Giuseppe Farina e Piero Taruffi foron pouco rivais para Alberto Ascari. Do Ascari novo explicaba Enzo que era meticuloso e supersticiosísimo. Preparábase fisicamente para as carreiras e **pola forma de conducir situábase nos antípodas do guiar *garibaldino*, caracterizado por suplir con empeño e improvisación a aprendizaxe analítica do trazado**. Era el de aplicar sempre a mesma táctica: dalo todo para saír de primeiro, arrancar a todo meter, despegarse da grea e administrar a vantaxe. Velaí onde expresaba todo o seu potencial artístico.

» F-2 é F-1

Non pasaran ben dous anos de competición regulada cando a casa Alfa Romeo, ata daquela dominadora absoluta, se retira das carreiras por falta de apoio do goberno italiano. Polo mesmo camiño tiraron BRM, que reserva os seus mastodontes ata a restauración da fórmula-un, e Talbot-Lago, desanimada polos resultados e medio desvalida polas presións financeiras de Anthony Lago. A Commision Sportiva Internationale (CSI), arrastrada por este trastorno, resolve termar do Campionato do mundo de condutores validando a fórmula 2 e fai tempo para que as grandes escuderías foran traballando en proxectos de xenuína fórmula 1 con vistas ó ano 1954.

Casas que estaban de correr adaptaron as monturas para esta fórmula, como Ferrari (375 a 500), Maserati (4CLT a A6GCM), Gordini (T15 a T16), HWM (51 a 52), ERA (Tipo B a Tipo G) e Osca (4500G a 20). Pero a reconversión ábrelles as cancelas a numerosos equipiños pequenos e amplíase o panorama de participación a outros países, sobre todo británicos. O factor que lanzou a moitos particulares a compoñer coches de carreiras con chasis e chapeados feitos na casa foi a facilidade para adquirir motorcicos de 2 litros. Equipando propulsores simples de baixa cubicaxe (Alta, Bristol...) en rudimentarios bastidores en hache déronse de alta marcas como Aston, BMW, AFM e Frazer Nash. Coa súa tradición nas carreiras aliñáronse Connaught e Cooper aproveitando as facilidades presupostarias que ofrecía a F2, con tan boas perspectivas que acabaron na F1 dos anos posteriores. **A recua toda de construtores independentes deixou de ser simpática cando se infiltraban por sorpresa entre os fabricantes de toda a vida, os cales deron en chamarlles "garaxistas" coma quen di `chatarreiros´.**

Sobre todos, Ferrari representou un papel destacado. Fiel ó seu dito "o meu mellor coche é o seguinte", Enzo preparou por adiantado máquinas de motor rebaixado que puxo a foguear en corridas da fórmula 1 extracampionato durante o 1951, de modo que a factoría modenesa asumiu con certa experiencia as pautas técnicas establecidas para o bienio 1952-1953.

» Discípulos de Nuvolari

A competencia por ganar carreiras estaba para resolverse entre Ascari fillo, Giuseppe Farina, Piero Taruffi, Luigi Villoresi, Jean Behra, Maurice Trintignant e outros que se meteron no medio, como Rudolf Fischer, Mike Hawthorn e Dennis Poore. Como se fora un tributo en memoria dos mestres Tazio Nuvolari e Achille Varzi, **o clan dos italianos elevou máis que nunca a *nazionale*** ó conseguir as tres primeiras posicións no final da temporada. En período de convalecencia quedaron sen comparecer Froilán González e o outro arxentino defensor do título. O *chueco* estivo encartado toda a temporada, mancado nunha vértebra cervical por culpa dun accidente na pista de Monza xusto antes de poñerse a andar a temporada. Botara día e noite de viaxe: Belfast-Londres e Londres-París en avión, e desde París no Renault de Louis Rosier por Lyon e Montblanc arriba: "Este... llegué al autódromo a las dos de la tarde, a las dos y media estaba corriendo y a las tres entraba en el hospital".

Ese ano foi especialmente sentido en Italia polo pasamento de Luigi Fagioli, que se foi esfachar nas rúas monegascas, pero sobre todo pola pobre saúde de Tazio Nuvolari. *Nivola* era un personaxe; significaba para os italianos como se dixeramos Mansell para os británicos. A ironía de acabar morrendo afectado pola alerxia ós fumes dos escapes sería nada máis un anaquiño do que deu que falar unha biografía que probablemente explique fenómenos como Ferrari, *tifosi*, Monza, Módena.

	PILOTO	COCHE	SUI	INDY	BEL	FRA	GBR	GER	HOL	ITA	TOTAL
1	Alberto Ascari	Ferrari 500	-	-	9 P	9 P	9	9 P	(9) P	(8,5) P	36 (53,5)
2	Giuseppe Farina	Ferrari 500	- P		6	6	- P	6	6	(3)	24 (27)
3	Piero Taruffi	Ferrari 500	9		-	4	6	3		-	22
4	Rudolf Fischer Mike Hawthorn	Ferrari 500 Cooper T20	6 -		 3	- -	- 4	4	 3	- -	10 10

Novo Ford Ka

A cidade é súa

Xa hai máis de dez anos que Ford presentou a primeira xeración do Ford Ka, un modelo revolucionario neses intres polas súas reducidas dimensións e unhas liñas moi singulares con feitura de ovo. O Ka resultou abondo satisfactorio para a marca dende o punto de vista comercial xa que puido amortizalo todo este período con lixeiras revisións estéticas.

Emporiso, chegou o momento da súa renovación. Partiuse dunha base totalmente renovada que comparte moitos compoñentes (case o 80%) co seu curmán primeiro o Fiat 500, mais sen perder os sinais de identidade propia das últimas creacións de Ford, o que a marca ven a denominar "Kinetic Design".

■ LUÍS PENIDO | TEXTO
■ L. PENIDO/SPRINT MOTOR | FOTOS

A colaboración de Ford e Fiat no desenvolvemento destes modelos ten como obxectivo o aforro de custos e a posibilidade de ofertar os seus produtos a un prezo máis axustado de cara aos seus potenciais clientes.

O modelo non perde a súa filosofía urbana, cun estilo moderno que inspira robustez e dinamismo.

A habitabilidade nas prazas dianteiras é boa, porén é algo escasa nas traseiras. Dicir que non estaría de máis dispor de algún oco porta obxectos dada a súa filosofía urbana. Salientable é a súa visibilidade dende un posto de condución elevado e con tódolos mandos moi á man.

Os acabados e materiais levan a boa sinatura dos produtos de Ford

No interior é moi atractivo, cun deseño futurista que combina cores atrevidas con localizacións un tanto peculiares dalgúns mandos, como os que accionan os eleva xanelas eléctricos preto da panca de marchas (que, por certo: cando te afás resultan ben cómodos) e outros de dimensións se cadra algo reducidas coma é o caso dos que accionan o equipo de música e dificultan o seu manexo en marcha. O equipamento é de primeira: tanto de serie coma opcionalmente con equipos propios de segmentos superiores.

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

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

Condución divertida

Neste caso foi o concesionario **Gonzacar** de Santiago de Compostela o que nos cedeu unha unidade do novo Ford Ka Titanium con mecánica 1.3 Tdci con 75 cabalos de potencia para ser probada por *Sprint Motor*.

Cando nos poñemos aos mandos do Ford Ka, vémonos sorprendidos por unha grande axilidade, que vén dada por varios motivos: o principal é o seu escaso peso e dimensións, o seu manexo, un sistema de freado moi eficaz e un motor turbodiésel de baixa cilindrada cun gran rendemento.

Este vehículo é quen de sacarlle as cores a vehículos de moita maior prestancia en tráfico urbano. As súas escasas dimensións -unidas a unhas suspensións ben compensadas e uns freos moi eficaces- permiten *perderse* a un ritmo impresionante. Alén de todo isto, temos a vantaxe de podermos aparcar onde moitos nin sequera o poidan tentar.

A diversión aos seus mandos está garantida xa que a súa lixeireza fai sinxelo o cambio de dirección e ofrece a posibilidade de *xogar* coas inercias da carrozaría. Tan só nos impón un pouco a elevada postura de condución e a falsa sensación de poder voltear un coche abondo alto e non moi ancho. A medida que facemos quilómetros con el imos collendo máis e máis confianza, imos decatándonos de que aproveitando a caixa de cambios de cinco relacións podemos circular realmente rápido e con total seguridade.

O pequeno motor ofrece unha gran resposta

Agora que falamos de seguridade, o novo Ford Ka achega de serie: freos ABS e dobre *airbag* frontal obtendo catro estrelas na valoración de seguridade da EuroNCap.

O control de estabilidade ESP non está dispoñible.

ficha técnica

Motor: DOHC 16 válvulas
Cilindrada: 1.248 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña, transversal dianteiro
Inxección: directa por "common rail", turbocompresor e "intercooler"
Accionamento árbore de levas: Cadea
Potencia máxima en cv / rpm: 75 / 4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 145 / 1.500-3.000
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 5
Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos macizos
Lonxitude total: 3.620 mm
Volume de carga mín. / máx. (litros): 224 / 747
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 35 litros

Este vehículo é quen de sacarlle as cores a vehículos de moita maior prestancia en tráfico urbano

Os detalles de deseño chegan aos pilotos traseiros

Os consumos da unidade probada resultaron *ridículos*

Urbano e pouco bebedor

O novo Ford Ka resulta un vehículo ben práctico na cidade e permite saír ás autoestradas con dignidade, polo que resultaría ideal para a inmensa maioría dos usuarios se primase o sentido común por riba doutros condicionantes sociais... e máis aínda en tempos de crise.

Os consumos da unidade probada resultaron *ridículos*, con medicións medias por baixo dos cinco litros de gasóleo por cada cen quilómetros percorridos. Tamén se pode adquirir un Ford Ka con motor de gasolina de 1.2 litros de cilindrada (con consumos contidos) que -ao igual que a versión 1.3 Tdci- contamina menos de 120 grs/Km, o que supón un beneficio fiscal no imposto de matriculación.

O Ford Ka case non ten defectos e son moitas as virtudes que garantirán o seu éxito comercial.

O retorno do auténtico Bocanegra

Ficha Seat 1200/1430 Sport

Inicio fabricación	1975
Fin de fabricación	1979
Unid. producidas	19.431
Motor	67 ou 77 cv
Peso	800 kg
Vel. max.	157/164 km/h
Carrozaría	Cupé
Lonxitude	3,67 m
Anchura	1,55 m
Altura	1,25 m
Portas	2
Volumes	2

No seu interior respirábase o seu "toque" deportivo

Anxo Blanco (á dereita na foto) co enxeñeiro Antoni Amat (centro) no Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya

O Bocanegra retornou ao seu fogar. Dende Bélxica, Holanda e a diversos curruchos da Península chegaron a fin de semana do 5 e 6 de setembro ducias de seareiros ao volante dos seus flamantes Seat 1.200 Sport. Con esta xuntanza celebraron o 30 aniversario do derradeiro Bocanegra que saíu das instalacións de Inducar, fábrica que os viu nacer.

■ ANXO BLANCO | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O presidente do Club Seat 128 e 1.200 Sport España, Luís Ángel González, salientou do 1.200 Sport "a pureza e a beleza das súas liñas". "A primeira vez que vin o coche semelloume unha nave espacial", explicou. Confesou que o seu primeiro automóbil foi un Bocanegra, adquiriuno por 85.000 pesetas en 1988. Anos despois, decidía deixalo nun garaxe para conservalo durante toda a vida.

Antonio Amat afirmaba entusiasmado -ao tempo que sinalaba ás 45 persoas reunidas no Salón de Plenos do Concello de Terrassa- "viñeron aquí coma se fose Terra Santa". O enxeñeiro referíase aos membros do Club Seat 128 e 1.200 Sport España, un grupo de apaixonados polo motor en xeral (e por estes modelos en particular) que participaron na 11ª concentración da súa entidade, celebrada de xeito excepcional en Terrassa. O motivo para acudir a esa cidade catalana é que este ano cúmprese o 30º aniversario da saída de fábrica da derradeira unidade do 1.200, un coche producido nas instalacións de Inducar, unha empresa que estivo radicada na comarca até a década dos 90.

Terrassa converteuse durante toda a fin de semana nunha pequena "Terra Santa dos Seat" para os amigos do Club, procedentes de varios puntos da xeografía nacional e mesmo doutros puntos de Europa.

Emotivo encontro do Club Seat 128 e 1.200 Sport co equipo técnico que desenvolveu este modelo

O 1.200 na cadea de montaxe

Os Bocanegra causaron auténtica expectación entre o público de Terrassa

Historia

Durante os anos cincuenta, unha empresa de carrozarías eagerense tentaba despuntar. Até entón, dedicárase a reparar e transformar carrozarías e construír motocarros (e todo isto mediante un proceso moi artesanal). A partir dos sesenta xa era profesional e comezaba a fabricar carrozarías para Seat. A devandita empresa -Carrozarías Costa- facía: os armazóns das furgonetas Costa, os Seat 800 e, máis adiante, tamén os 850 de catro portas.

En 1969 naceu unha nova empresa, a xeito de cooperativa, que se chamou Inducar. Dende os seus comezos contou co respaldo de Seat. Un dos profesionais que alí traballaba era Antoni Amat i Armengol, este enxeñeiro sabía que a fabricación do Seat 850 non ía durar toda a vida e comezou a buscar alternativas futuras a este modelo. Amat manifestoulle a Seat a súa intención de deseñar un vehículo de carrozaría cupé, baseado no modelo 127. En 1970 comezaba a traballar nesta idea.

Coincidindo no tempo Antoni Amat viaxou ao Salón de Xenebra e namorouse do deseño do Glasurit Nergal, un prototipo esbozado por un deseñador industrial italiano chamado Aldo Sessano. Amat soubo que precisaba da colaboración de Sesano para que o seu proxecto tivese éxito. Un ano máis tarde, e co italiano no equipo, recibiron o visto e prace de Seat. Engadiron ao automóbil ideas revolucionarias para aquela época, como un parachoques inserido na carrozaría ou a caída da cara adiante do morro. Tres anos máis tarde, logo de recibir un rexeitamento da maqueta real do cupé por parte de Seat (o pretexto era que a parte traseira se asemellaba a un Renault 5) e, logo dun lixeiro retoque, presentáronse trinta unidades en Málaga. Estamos en 1975 e Seat atribuíuse o desenvolvemento completo do automóbil deixando aos verdadeiros creadores -Amat e Sessano- ao marxe.

Dende o principio coñeceuse co alcume de Bocanegra debido ao seu característico parachoques de cor negra. Despois de catro anos comercializándose e unha segunda versión (aparecida en 1977) deixouse de fabricar. Dende 1975 a 1980 vendéronse 19.332 unidades, das cales 15.219 quedaron no noso país.

O circuíto de Riazor acolleu a última proba do Campionato Galego

"I Gran Premio Mas Karting Cidade da Coruña"

A auga quixo ter o seu protagonismo nesta proba da cidade herculina. Así e todo, pese á chuvia caída na xornada dominical, que desluciu un pouco a carreira ao facela menos cómoda para o público, pode decirse que o celebrarse nas rúas da Coruña a última proba do Campionato Galego de Karting resultou un éxito. Foron moitos os afeccionados que acudiron a presenciar en directo este regreso do automobilismo ao circuíto urbano de Riazor, por outra banda moi agardado polos coruñeses.

Oscar Ramos

X30

Posiblemente a categoría máis igualada e onde se viviron os momentos más intensos. Óscar Ramos logrou a vitoria despois de ser perseguido durante toda a final por Antonio Orozco, que foi outro dos grandes protagonistas da proba. Preto do final da corrida, rexistrouse un aparatoso incidente entre Adrián Naya e Roberto Blach, no que este último levou a peor parte, se ben afortunadamente pese a que nun primeiro momento os servizos médicos saíron a pista. Ao final todo quedou nun susto.

Oscar Alfonso Lois

Joel San Martín

KZ2

Óscar Alfonso Lois logrou a vitoria na corrida dos karts "con marchas", os de maiores prestacións, superando ao xa proclamado Campión Tiago Gonçalves e ao coruñés Julio Novo.

Cadete

O piloto cántabro Joel San Martín, que competiu esta temporada na nosa comunidade, lograba esta vitoria que lle serviu para adxudicarse o Campionato Galego.

Pablo Torres

Alevín

Se ben o primeiro en cruzar a meta foi Óliver Rodríguez, unha posterior penalización (sendo engadidos 10 segundos ao seu crono) supúxolle descender á cuarta posición, cedendo así a vitoria a Pablo Torres, que logrou a súa primeira vitoria nunha proba do Campionato Galego.

Puntuación

Hai que lembrar que para dirimir ao vencedor, esta temporada vanse computar os cinco mellores resultados obtidos ao longo do ano. É por iso que o importante a efectos de campionato son os puntos netos de cada piloto (obtidos coa suma deses 5 resultados) e non os totais.

ALEVIN

POSICIÓN	PILOTO	VEHÍCULO	DIFERENCIA
1º	P. Torres	Maranello	- P
2º	D. Martín	FA Kart	a 0,413
3º	C. Ramos	Top Kart	a 2,559
4º	O. Rodríguez	FA Kart	a 9,550

CADETE

POSICIÓN	PILOTO	VEHÍCULO	DIFERENCIA
1º	J. San Martín	Top Kart	- P
2º	H. Iglesias	Tecno	a 0,102
3º	D. F. Stefanuto	Birel	a 0,766
4º	D. Vieira	FA Kart	a 1,025
5º	B. Peixoto	FA Kart	a 13,013
6º	I. Jul	Maranello	a 13,418
7º	M. Pérez	Tony Kart	a 15,436
8º	J. Suárez	Maranello	a 36,022
9º	I. Cruz	Top Kart	a 36,370

FX30

POSICIÓN	PILOTO	VEHÍCULO	DIFERENCIA
1º	O. Ramos	FA Kart	- P
2º	A. Orozco	FA Kart	a 0,534
3º	M. Filipe	Spirit	a 10,828
4º	A. Solórzano	FA Kart	a 20,729
5º	E. Naranjo	Birel	a 40,756
6º	S. Martínez	FA Kart	a 41,128
7º	A. Muiños	FA Kart	a 41,890
8º	D. Domínguez	FA Kart	a 48,590
9º	A. Sousa	Gillard	a 49,134
10º	S. Bello	Birel	a 54,326
11º	D. Cabanela	FA Kart	a 1 volta
12º	J. Pereira	Birel	a 1 volta

KZ2

POSICIÓN	PILOTO	VEHÍCULO	DIFERENCIA
1º	O. A. Lois	Energy	- P
2º	T. Gonçalves	Spirit	a 4,647
3º	Ju. Novo	Monza	a 11,468
4º	D. Besada	Energy	a 20,039
5º	Jo. Novo	Gillard	a 23,286
6º	F. Dorado	EA Racing	a 28,461
7º	R. Martínez	Monza	a 29,590
8º	F. Fandiño	Monza	a 31,636
9º	M. Suárez	PCR	a 35,344
10º	J. Montes	Gillard	a 1 volta
11º	O. Otero	TM	a 6 voltas

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

VI Subida á Bola-Furriolo

UN PAR DE DÉCIMAS SEPARARON A BENITO VARELA DA PRIMEIRA PRAZA DA XERAL

ESTA VEZ JAVIER MARTÍNEZ CARRACEDO QUEDOU SEN PODIO

JUAN CARLOS ENCINAS SEGUE A CONTAR CO VEHÍCULO MÁIS RÁPIDO DA CATEGORÍA

CO CAMPIONATO XA DECIDIDO, LUÍS PENIDO SAÍA NOVAMENTE VITORIOSO NO DUELO CON SENRA

CASI TRES SEGUNDOS SEPARARON A MANUEL SENRA DO TRIUNFO

CRISTÓBAL SERANTES FIXOSE COA VITORIA NA VI SUBIDA A BOLA-FURRIOLO

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

I Edición do Rali de Galicia Histórico-Camiño de Santiago

Xesús Ferreiro gañou no seu feudo

Antonio, o irmán de Carlos Sainz, é un incondicional desta especialidade

Xesús Ferreiro e Roberto Lorenzo -nun Ford Escort MKI- resultaron gañadores da primeira edición do Rali de Galicia Histórico-Camiño de Santiago, unha proba disputada en dúas etapas ao longo das xornadas do venres e do sábado na comarca Terra de Melide, que abrangue os municipios de: Toques, Santiso, Sobrado dos Monxes e Melide.

O veterano piloto Antonio Zanini fixo gozar ao público coa súa condución

A tracción traseira e a chuvia son unha mala combinación

Organizado pola Escudaría Melide MotorSport, tomaron a saída 30 vehículos no apartado de velocidade e 6 no de regularidade, completando un total de 36 (sobre os 40 inscritos), se ben aquel que abandonara na primeira etapa tería a posibilidade de volver a competir na segunda baixo a modalidade de *Súper Rali*.

■ XABIER VILARIÑO | Texto
■ MANUEL LORENZO | Fotos

Como era previsible, Xesús Ferreiro e Roberto Lorenzo impuxeron un forte ritmo desde o comezo, amais de contar coa motivación precisa polo feito de competir perante os seus seareiros nunha proba onde ámbolos dous -xunto aos membros da súa escudaría- puxeron todo o empeño para saír adiante. Ferreiro, sobre o Ford Escort MKI que emprega esta tempada, gañou cinco tramos dos dez disputados. Entre eles dúas pasadas pola *Súper Especial* (deseñada nas rúas de Melide) á cal acudiu un bo número de aficionados.

O catalán Manuel Muniente xunto a Jordán Vázquez -tamén cun Ford Escort RS MKI- acadou a segunda posición á que accedeu no penúltimo tramo, pois na mesma estiveron de xeito regular Antonio Sáinz-Javier Cattaneo (Ford Escort MKI), que se tiveron que conformar coa terceira praza. Ao rali acudiron pilotos sobranceiros de outras épocas coma o outrora campión portugués Joaquim Santos -quen rematou na quinta posición- así coma Fernando Dameto e Antonio Dezcallar, desprazados desde as Illes Balears.

Emporiso, tamén se contou coa colaboración do copiloto Luís Moya que, no coche 000, acompañou a Ernesto Rumbo. Por outra banda, no vehículo 00 estaban Antonio Zanini e Pedro García, mentres que o coche 0 era conducido polo espectacular piloto vasco Txus Jaio. Sinalar que no apartado de regularidade vencían Iván Delgado-Roberto Vara (Seat 600 Abarth).

Malia a chuvia caída durante a mañá do sábado, a proba contou cunha magnífica afluencia de seareiros que tiveron un comportamento inmellorable no transcurso das especiais. Alén da colaboración emprestada pola Escudería Ferrol, cómpre salientar o apoio das institucións locais e autonómicas, así coma o de todas as empresas que contribuíron a sacar adiante esta proba estreada en Galicia.

O Emirato de Abu Dabi premiou a Dani Sordo

Dani Sordo, piloto oficial do Citroën Total World Rally Team, foi galardonado co premio "Spirit of the Rally" polo seu "exemplar espírito de equipo e a súa habilidade ao volante" na última edición do Rali de Cataluña. Este premio, outorgado despois de cada proba do Mundial pola Autoridade de Turismo do Emirato de Abu Dabi (ADTA), recoñece "actos destacados de liderazgo, integridade, respecto ou traballo en equipo". O piloto español mostrouse "ilusionado por este recoñecemento ao seu traballo" e destacou, ademais, "o excelente labor" que realizaron, tanto o vencedor da proba, Sébatien Loeb, como o resto do equipo Citroën Total.

A actuación de Sordo neste rali fixo posible que Citroën, a falta dunha carreira para terminar a temporada, se alzase co seu quinto Campionato do Mundo de Construtores consecutivo e tamén que o piloto español lograse o premio do Emirato de Abu Dabi.

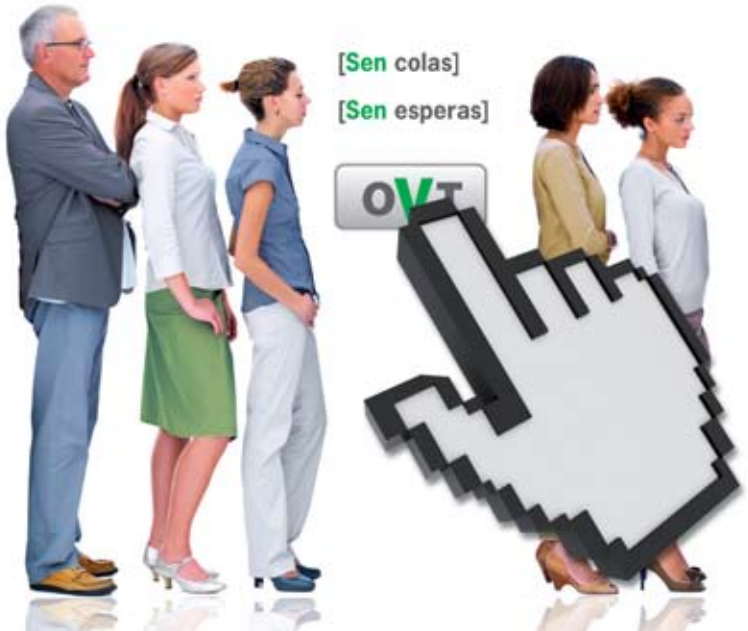
Salonauto recibiu 83.000 visitantes

A segunda edición do Salonauto na Coruña recibiu a 83.000 visitantes, una cifra que confirma a popularidade do monográfico coruñés que ao longo de 9 días contou co apoio masivo do público de toda a provincia nas instalacións de Expocoruña.

O dinamismo comercial alcanzado nesta segunda edición foi motivado, sobre todo, polas ofertas que os propios expositores dos segmentos das dúas e catro rodas deseñaron específicamente para a venda de vehículos en Salonauto.

A mostra ofreceu a posibilidade de coñecer as últimas novidades de 29 marcas de automóbiles e 16 de motocicletas. O Salón foi o escenario que serviu para a presentación en Galicia de modelos practicamente inéditos no mercado, como é o caso do Saab 9-4X, o BMW X1, o Audi A5 Sportback, o Seat Ibiza Bocanegra, e o Alfa Mito Multiair, ou a furgoneta Nissan NV200, entre outros.

Breogán Motor presentou a última novidade de Saab, o 9-4X



Entra xa e infórmate en:
www.dicoruna.es/ServiciosTributarios/oficina-virtual.htm

Todas as túas xestións...
nun só [click]

Con comodidade e con seguridade.
Así é a nova
Oficina Virtual Tributaria da Deputación da Coruña.
Un servizo **[24 horas]** ao día e **[365 días]** ao ano.

- Consultar a túa conta tributaria
- Realizar pagos de impostos
- Domiciliar recibos
- Imprimir documentos cobratorios, etc

OVT Oficina Virtual Tributaria

DEPUTACIÓN DA CORUÑA

Subcampionato portugués de Supersport no ano 1996

Pablo Antelo, campión de España de Autocrós

Voando no rali de terra de Lanzarote do ano 2008

Tempo de coches... e de títulos

Falar de Pablo Antelo no motor galego era pensar nas motos, especialidade pola que este santiagués apostou dende que tiña tan só quince anos. Pero tras bregar entre tumbadas, freadas ó límite e as sempre dolorosas caídas, os carenados deron paso ás carrozarías. Soamente catro anos no mundo do automobilismo, e sen embargo xa ten un título a nivel nacional, o da división 1 do Autocrós.

■ UNHA REPORTAXE DE MIGUEL CUMBRAOS
■ M. CUMBRAOS E SPRINT MOTOR | FOTOS

Sprint Motor: Por que no seu día Pablo Antelo decide competir en motos?

Pablo Antelo: Principalmente porque veño dunha familia na que o mundo do motor sempre estivo moi presente. Dende pequeno sempre houbo motos na casa o que me fixo encamiñar cara a esta afección.

SM: Cales son os mellores recordos desta época e as cousas a esquecer?

P.A.: Os momentos bos foron moitos, quizais as mellores lembranzas son a disputa do campionato portugués, que foi o primeiro título importante, e tamén as saídas ó campionato europeo do ano 1997. Borrar non borraría nada, teño a espiña clavada de non reunir o presuposto necesario no ano 2000 para disputar o mundial completo cunha 250 cc, trala oferta recibida dun equipo italiano punteiro naquel momento.

SM: Que atrancos atopou Antelo no mundo da motocicleta de competición?

P.A. Atrancos os houbo en canto a conseguir sempre o material necesario para disputar un campionato con opcións ó título. Sempre estivo presente a falla de medios necesarios para disputar con garantías un mundial, onde o aluguer dunha 250 c.c. rondaba no ano 1999 os 500.000 €, uns 83 millóns das antigas pesetas.

SM: Despois dun tempo sen competir, decide comezar no mundo dos ralis. Como e por que?

P.A. A verdade e que foi un paso lóxico para alguén que leva tantos anos nas carreiras e que dende logo non está afeito a quedar na casa véndoas pola televisión. Son afeccionado ós ralis dende neno, cando acostumaba a ir a desparecida subida ó Barreiro (¡xa choveu!), e apetecíame moito probar.

SM: Tras un pequeno paso polos ralis de Galicia, cun forte golpe como foi no Rali Baixa Limia 2005, salto ó nacional de terra, onde segue o campionato entre 2006 e 2008. Como valoramos esta experiencia?

P.A. A verdade e que considérome moi afortunado en canto ós accidentes porque todos os que tiven foron sen consecuencias. Por outro lado creo que é normal cando intentas aprender rapidamente sen ter que pasar anos e cincuenta carreiras para tentar ir rápido. Recoñezo que non son precisamente unha persoa paciente e intento dalo máximo dende o quilómetro inicial. O paso pola terra tamén foi do máis lóxico xa que considero a especialidade máis divertida e a base dos ralis, pois no mundial actual só se fan dúas probas en asfalto.

SM: O 2009 supón o desembarco no nacional de Autocrós, compaxinado con algunhas citas do galego. Agardaba realmente o título conseguido?

P.A. Se a comezo da tempada me dín que vou gañar o título nacional por suposto que non o cría xa que os especialistas do Autocrós teñen a priori a vantaxe de coñecer os circuítos e os vehículos perfectamente adaptados. Eu tiven que partir dun coche de rali e ir adaptándoo ó Autocrós, ademais de sufrir distintas avarías que se terían evitado cun mantemento óptimo. Por todo isto penso que o resultado non poido ser mellor. As carreiras do galego afrontámolas como probas de preparación e posta a punto do coche cun resultado máis que satisfactorio, contando con vitorias en todas as participacións.

SM: Pese ós éxitos non todo son alegrías. Que aconteceu co equipo co que viña correndo na cita do estatal en Carballo?

P.A. Despois de vinte anos nas carreiras podedes imaxinar que atopas todo tipo de equipos, máis ou menos profesionais e a verdade xa non me asusto de nada. Síntoo moito polos rapaces que dán os seus primeiros pasos e dán con xente sen ningún escrúpulo e co único interese de cobrar ós seus clientes e ós seus patrocinadores.

SM: Quen fixo posible este novo título para o automobilismo galego?

P.A. Teño que agradecer e aproveito para dedicar este título a tanta

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: 981 554 155
E-mail: tratamiento@cogami.es

Proclamándose campión de España en Miranda de Ebro

Carreiras... en forma

Nado en Compostela, onde tamén reside, hai 35 anos Pablo Antelo desenvolve como profesión diversas actividades empresariais. É un apaixonado do deporte en xeral, do que practica diversas modalidades, sobresaíndo entre elas o atletismo.

xente que me apoiou, patrocinadores, amigos e a familia sen os cales sería imposible a dedicación nestes 20 anos que celebro en competición. Agradecer tamén a Sprint Motor e os seus lectores un premio moi querido por min como é o de piloto do ano que recibín con moita ilusión cando os títulos aínda non chegaran, o que ten dobre valor na miña memoria polo apoio incondicional do entendido afeccionado galego.

SM: Por onde pasan os proxectos de futuro de Pablo Antelo?

P.A. Agora mesmo atopámonos en conversas con distintas institucións e empresas para tentar de acadar os apoios necesarios de cara á vindeira tempada. En función destes sairá o proxecto definitivo para o vindeiro ano que podería pasar pola creación dun equipo de competición integramente galego, no que tería cabida o apoio a outros pilotos integrantes e mesmo en distintas especialidades, tentando así devolver a este deporte todos os coñecementos tras 20 anos nel.

SM: Como ve a situación do automobilismo en Compostela?

P.A. A situación basicamente e a mesma que hai uns anos, moitos afeccionados e un gran interese xeral pero que non acaba de verse rematado por uns apoios ben definidos polas institucións no ámbito do motor. Que sería de nós se ademais dun equipo de ciclismo apoiado pola administración se formase un equipo galego de motociclismo ou automobilismo nos que temos sen ningunha dúbida os mellores valores a nivel nacional, rapaces moi mozos e con moita determinación, que tras dúas ou tres carreiras vense obrigados a abandoar a súa paixón. Que sería de Dani Sordo, de Fernando Alonso, de Jorge Lorenzo ou de Dani Pedrosa, por nombrar algúns, se non tivesen os apoios necesarios nun momento dado por moita determinación que eles tivesen.

Cos dedos de media man

Co paso dos anos o Autocrós galego mellorou moito a imaxe, tanto dos coches participantes como das pistas onde se practica. Como consecuencia, ós poucos vai exportando a pilotos que compiten xa por España adiante. De todos os xeitos, agás Antelo, só dous dos nosos pilotos celebraron con títulos as súas andanzas polas pistas da península. Foi o caso do falecido Gerardo Martínez, que tamén venceu en turismos, e de Perfecto Calviño, que o fixo en Kartcrós.

Das dúas rodas ás catro

O historial deste compostelán iníciase en 1989, cando debuta no mundo das motocicletas. Cinco anos despois obtén a súa primeira recompensa, o campionato galego de 125. Dous máis tarde logra o subcampionato portugués de Supersport, formando parte en 1997 da estrutura oficial de Honda España no europeo de dita categoría, onde remata quinto. A chamada de Alfonso "Sito" Pons permítelle afrontar o campionato de España de 250 cc en 1999, correndo no 2000 a cita portuguesa do mundial disputada en Estoril.

Tras unha pausa de cinco anos, Antelo volve a poñerse as luvas pero para coller desta volta un volante. É o seu debut no galego de ralis, afrontando probas soltas da temporada 2005 cun Lancer EVO VI. Un ano máis tarde cambia ó asfalto autonómico polas pistas de terra do nacional, onde competirá ata o 2008, cun cuarto posto na cita de Cabanas do ano pasado como mellor performance. Este ano apostou tamén pola terra, aínda que na especialidade do Autocrós, proclamándose campión de España dentro da división I ós mandos dun Mitsubishi Lancer.

TU BODA

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

A proba aérea que máis público atrae

Éxito da Red Bull Air Race de Barcelona

Se unha proba convoca 1,2 millóns de espectadores, só pode ter un calificativo: éxito. Todas estas persoas poideron gozar na primeira fin de semana deste mes en Barcelona da competición aérea máis emocionante da temporada: a Red Bull Air Race. Esta proba emblemática estivo patrocinada pola marca automobilística Seat. O británico Paul Bonhomme, coronouse Campión do Mundo deste certame, que se celebrou na barcelonesa praia de Bogatell.

Seat quixo dar o seu apoio a esta vibrante experiencia que conecta á perfección coa filosofía da marca: "auto emoción". O Seat *lounge* habilitado para a ocasión acolleu a máis de 700 persoas entre medios de comunicación, invitados e membros do Club Seat.

Os asistentes puideron gozar da carreira en primeira liña xa que o recinto se encontraba situado a escasos metros da area e diante dos pilares de Seat polo que as destrezas aéreas podían ser observadas ó máis mínimo detalle. Hai que subliñar que durante toda a proba acompañou o bo tempo.

Os 150 membros do Club Seat, gañadores dunha promoción nos seus respectivos países, na que se sorteaba a asistencia a este evento (Francia, Reino Unido, Alemaña, Italia, Bélxica, Austria, Suiza, Hungría, Portugal, Holanda, Grecia e España), gozaron ó máximo do programa preparado especialmente para eles. Dentro das actividades, incluíanse voos acrobáticos, visita ós hangares dos pilotos -localizados no aeroporto de Sabadell- así como a unha gran festa.

GRUPO FERNÁNDEZ - Ctra. Santiago a Vigo, km.4 - Milladoiro - SANTIAGO - Teléfono 981 535 536 - ventas.ifer@redhyundai.com

PVP recomendado en Península y Baleares para i30 1.4 Classic A/A. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, dto. promocional, aportación de concesionario, Plan de Fidelización Hyundai y Plan 2000E según Comunidad Autónoma (versiones con emisiones < 149 g/km). Oferta válida para vehículos en stock hasta final de mes. No compatible con ninguna otra oferta ni promoción. i30 1.4 Consumo (6,1 l/km) Emisiones CO2: 145 (g/km). Ver garantía en el pasaporte de servicio. El modelo visualizado no se corresponde con el modelo ofertado.

NOYASTAR Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3. SANTIAGO DE COMPOSTELA. Tel.: 981 57 77 78

*Pvp recomendado en Península y Baleares para Lancia Delta 1.4 T-jet 120 cv Argento en las comunidades adheridas al PLAN 2000E (IVA, transporte, impuestos, descuento promocional de Lancia y aportación Plan 2000E por valor de 1.000 € incluidos). Oferta válida en concesionarios adheridos a la promoción y vinculada al mantenimiento de las aportaciones al plan 2000 E por el gobierno y cada Comunidad Autónoma. La versión visionada no se corresponde con la ofertada. Gama Lancia Delta: consumo mixto entre 4,6 y 7,8 l/100 km. Emisiones CO2 entre 120 y 185 g/km.