Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

O AVE de dúas rodas

Gilera GP 800

• proba

>> Páxs. 12 e 13

Audi S5

• contacto

>> Páxs. 14 e 15

Uns saborosos 354cv

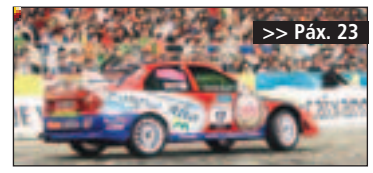
Novidades OPEL 2008

• presentación

>> Páxs. 10 e 11

Índice

Ráfagas	2
Editorial	3
Seguridade	4
Novas	5, 6, 7 e 9
Reportaxe	16-17
Competición	19-21
Concentración	22
Racing Show	23
Ralicros Lousada	24



>> Páx. 23

II Racing Show caixanova

5ª Concentración de furgonetas Volkswagen

A conta atrás comezou. Volkswagen convoca de novo a todos os afeccionados e seguidores da marca e destes míticos vehículos á Concentración de Furgonetas Volkswagen, que chega xa á súa quinta edición. De novo, e coincidindo coa celebración dunha das probas do Campionato do Mundo de Windsurf, centos de furgonetas do fabricante alemán de todas as épocas se reunirán, os días 14 e 15 de xuño na praia de Sant Pere Pescador (Girona).

O encontro deste ano ten lugar, como xa é tradicional, nas instalacións do Camping "La Ballena Alegre" e xa se converteu nunha cita anual obrigada para todos os apasionados das furgonetas Volkswagen. Para facilitar a inscrición dos interesados, así como para ofrecer información do evento e das propias furgonetas, a marca reactivou o site, www.vencontufurgo.com, onde se incorporaron as imaxes da concentración de 2007, así como un apartado da historia do modelo.

Fernández Antonio subliña o apoio do Igape ao sector galego da automoción

O conselleiro de Economía e Facenda e presidente do Igape, José Ramón Fernández, asinou recentemente co presidente do Clúster de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA), Antonio Vega, o acordo polo que o Instituto Galego de Promoción Económica (Igape) ratifica o seu apoio ao desenvolvemento do Plan Estratéxico do Sector da Automoción en Galicia (PESA) 2007-2001. O convenio é o segundo destas características asinado por ambas entidades co obxectivo de apoiar financeiramente os programas de mellora da competitividade, cooperación e internacionalización recollidos no PESA e que están a ofrecer bos resultados para o sector galego de automoción.

Fernández Antonio lembrou que o convenio entre o Igape e a Fundación CEAGA constitúe un exemplo de coordinación público-privada que permitirá situar ao sector da automoción de Galicia nunha posición vantaxosa para acadar o obxectivo de liderar o sector europeo en competitividade, contribuíndo así ao progreso e á calidade de vida de Galicia. O conselleiro explicou que o apoio do Igape ascenderá este ano a 1,16 millóns de euros, que cubrirá o 50% dos orzamentos previstos. Con esta achega se eleva a case 3 millóns de euros o apoio do Igape ao desenvolvemento do PESA.

O conselleiro de Economía, José Ramón Fernández co director da fábrica (a súa dereita), Pierre Ianni, durante a súa visita á planta de PSA en Vigo

No marco deste novo acordo a Fundación CEAGA desenvolverá coordinadamente co Igape sete proxectos orientados a incrementar a coordinación estratéxica do sector; desenvolver un plan integral de formación e boas prácticas de xestión; impulsar a mellora da produtividade global do sector; coordinar novas estruturas loxísticas e de outros servizos; procurar a excelencia operativa mediante a coordinación da cadea de subministración; e mellorar aspectos referidos a coordinación comercial, de mercadotecnia, de imaxe e de comunicación do sector de automoción en Galicia.

Os obxectivos do PESA 2007-2011 son acadar, durante ese período, incrementos significativos en aspectos como a facturación global do sector da automoción (20%), produtividade (15% máis), e o incremento do VEB xerado (20%). O plan, elaborado polo sector de automoción de Galicia a tarvés da Fundación CEAGA, tamén prevé a extensión trasversal das mellores prácticas.

A Fundación CEAGA foi creada co obxectivo de aglutinar nunha estrutura tipo clúster ás empresas máis representativas do sector da automoción de Galicia. Forman parte desta agrupación altamente innovadora as 76 empresas máis importantes do sector, incluída PSA-Citroën. A Fundación CEAGA aglutina así un conxunto empresarial líder en exportacións e en aportacións ao PIB galego.

Visita a PSA

O conselleiro de Economía e Facenda realizou unha visita institucional á planta do grupo PSA en Vigo, onde tivo ocasión de realizar un percorrido pola mesma en compaña do director da planta, Pierre Ianni, e membros da dirección da factoría viguesa. Nesta visita reafirmou o compromiso do Goberno galego co sector da automoción.

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

Indocumentados + Ilegais = Descerebrados

O día 1 deste mes entrou en vigor a reforma penal que considera delito a condución sen carné. Esta e outras medidas, como poden ser os xuízos rápidos, van encamiñadas á melloría da seguridade viaria, algo do que hai, visto o visto ultimamente, un déficit importante.

Dende que entrou en vigor a reforma penal, os axentes da Garda Civil de Tráfico sorprenderon en distintas estradas galegas a trinta e catro condutores que non posuían o correspondente permiso de circulación, ben porque non o obtiveron nunca ou porque o tiñan retirado por unha sentenza xudicial. Catro destes condutores son mulleres. Outro dato importante é que a maioría dos condutores sorprendidos sen o correspondente carné non o obtiveron nunca. O máis do máis neste asunto é que moitos destes indocumentados se poñían ó volante a pesar de que lles fose retirado o carné por unha orde xudicial.

Por outra banda, os datos da cantidade de condutores que circulan sen o correspondente seguro do vehículo poñen os pelos de punta. Os que o fan bébedos, incluídos condutores de autobuses escolares, asustan. A todo isto podemos engadir os que circulan co seu vehículo tan ricamente polas vías públicas sen a correspondente ITV.

Este conxunto de indocumentados e ilegais fan que se dean tantos casos de accidentes onde os condutores foxen. Máis dos que as estatísticas nos ensinan. Unha eiva que é importante que as distintas Administracións vaian erradicando todo canto lles sexa posible.

Hai moitas fórmulas que se poden aplicar contra estes "descerebrados"; as novas tecnoloxías e a informática fano posible. De feito, xa se está utilizando un sistema polo que a través dunha foto da matrícula do vehículo e vía internet, unha patrulla de axentes pode saber en tempo real se o vehículo ten seguro. Isto mesmo é perfectamente posible coa ITV.

Haberá que aplicarse a fondo porque despois dos últimos datos coñecidos queda constancia de que son máis dos que pensabamos a cantidade de condutores descerebrados que hai circulando con total impunidade. Un auténtico perigo.

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

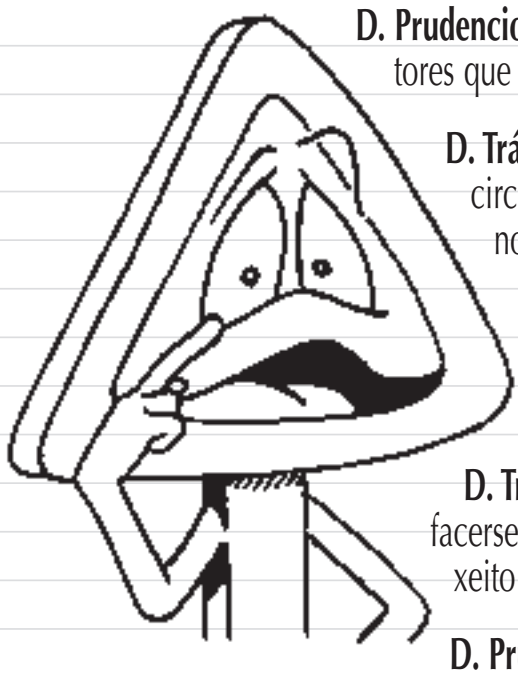
Gran variedad en Desayunos y Platos Combinados
Cafetería Le Abranza
Montero Ríos, 39 • SANTIAGO
Teléfono 981 593 636

¡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, Xosé Arufe e Luis Penido.

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

D. Tráfico e D. Prudencio



D. Prudencio: Ás veces, cando imos nunha vía de dobre carril e o tráfico é bastante denso, hai algúns condutores que van circulando en zigzag. ¡Isto evidentemente nós non o recomendamos!

D. Tráfico: É obvio que non o recomendamos. Se a densidade do tráfico obriga en determinadas vías á circulación paralela, ocupando dous ou máis carrís, hai que evita-lo cambio de carril, aínda que o noso estea momentaneamente detido.

D. Prudencio: Frecuentemente vemos vehículos indo polo centro da estrada. Tamén hai quen, en autoestradas, circula máis polo carril da esquerda que polo da dereita, dificultando o seu adiantamento.

D. Tráfico: Tanto nas estradas coma nas autoestradas a circulación debe facerse pola dereita, o máis preto que se poida da beira da calzada. Deste xeito facilitarémo-las manobras dos outros vehículos.

D. Prudencio: Máis dunha vez somos testemuñas de cómo un condutor non respecta un semáforo en vermello. Este acto, á parte dunha ilegalidade, supón un risco totalmente inxustificado.

D. Tráfico: Os semáforos están para regula-lo tráfico, co engadido de mellora-la seguridade. Mais para moitos, un semáforo en vermello parece un estímulo para acelerar, sen o máis mínimo respecto ós demais usuarios da vía e cun elevado grao de mala educación. Estas cousas habería que denuncialas abertamente, porque non teñen desculpa de ningún tipo.

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

Galardón para Compostela Móvil

O concesionario oficial de Toyota en Santiago segue recollendo premios grazas ó seu bo traballo. Recentemente desprazouse á capital galega o presidente de Toyota España, Katsuhito Ohno, para facer entrega persoalmente do Pin Club de Ouro a Compostela Móvil. A este acto tamén acudiron altos executivos da marca; entre eles estaba Enrique Centeno, director de posvenda. Francisco Pérez, xerente do concesionario, recibiu este galardón que recoñece a boa xestión da empresa durante a pasada temporada. Tamén o responsable de Compostela Móvil, José Cortegoso, recibiu unha placa honorífica en agradecemento ó estupendo traballo realizado.

Estes trofeos deixan claro o nivel de calidade e servizo que ten o sector da automoción en Compostela.

II Memorial Manolo Lojo

A Escudería Compostela organizou o II Slálom Vila de Muros, "Memorial Manolo Lojo" o sábado día 26 de abril, puntuable para o Campionato de Galicia de Slálom.

Cun montón de incondicionais do mundo da competición e unha excelente organización, a proba prometía. Vinte e dous foron os participantes contra o crono, aos que se sumaron o compostelán Luís Penido (co seu Mitsubishi Lancer) e o piloto de Dumbría Manuel Senra (co seu Peugeot 306 Maxi) que deron unha espectacular exhibición de derrapaxes e colaboraron coa organización dunha proba en recordo do piloto muradano afincado en Santiago de Compostela.

O vencedor da proba foi Fran Abalo (1:38:283 con Citroën Saxo) superando a Juan Lojo (1:38:599 con Citroën Saxo) e terceiro Anxo Lariño (1:46:480 con Renault Clio).

"Aprende a ir suxeito no coche con Pillo"

Os sistemas de retención infantil son a mellor protección que podemos ofrecer aos nenos cando viaxan no interior dun vehículo. O seu uso reduce un 75% as lesións en caso de sinistro, evitando o seu impacto contra outros ocupantes e elementos do vehículo. Por este motivo, o Concello de Santiago de Compostela participa nunha campaña promovida polo RACE e a Comisión Europea na que se distribuirán por toda España monecos didácticos, xunto a un completo caderno de actividades con consellos para aumentar a seguridade. O Concello de Santiago a través do Departamento de Educación distribuirá este material en colexios da cidade dentro das súas actividades de Educación Viaria.

Tamén se habilitou unha web dirixida a nenos e adultos: www.noseaspillo.com, na que se pode atopar toda a información necesaria para coñecer mellor a campaña e os sistemas de protección infantil para o vehículo.

BREVES

• **Os condutores** españois compran coches máis grandes e máis potentes, pero a mellores prezos polas promocións. O prezo medio dos automóbiles situouse en 21.666 euros durante o pasado mes de abril, o que supón un leve descenso do 0,6% respecto ao mesmo mes do 2007. Os condutores españois optaron pola compra de automóbiles de máis dimensión e de maior potencia. Nos catro primeiros meses do ano os automóbiles no noso país acadaron un prezo medio de 20.839 euros, o que se traduce nunha caída do 4%.

• **Nissan** anunciou que, xunto ao seu socio Renault e a empresa india Bajaj Auto, planea comercializar a partir de 2011 na India un coche por un prezo de 2.500 dólares. A intención sería competir co "Nano" do fabricante indio Tata, que o venderá a ese mesmo prezo e será o coche máis barato do mundo. O "Nano", que comezará a fabricarse este ano, será un catro portas con 30 cv de potencia e un consumo de cinco litros cada cen quilómetros.

• **A Federación** Nacional Española de Transporte en Autobús (Fenebus) pediu ao RACC que faga un estudo sobre a accidentalidade dos turismos, similar ao que recentemente presentou sobre a seguridade do transporte escolar. Nun comunicado, esta patronal do transporte sae ao paso de ese informe do RACC, no que se concluía que os nenos que viaxan en autobúses escolares non teñen medidas de seguridade completa ao non ser obrigatorio nestes vehículos o cinto de seguridade. Fenebus cualificou o informe do RACC como un "ataque directo ao noso sector".

Becerreá: capital do Enduro

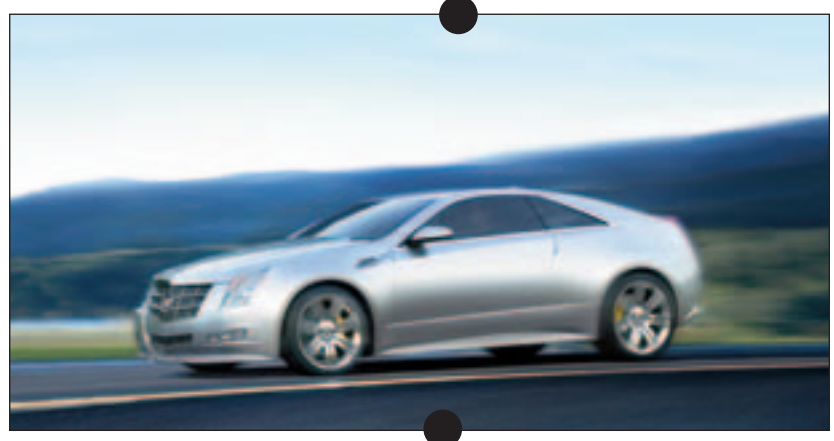
A sexta Proba do Campionato de España Liña Directa de Enduro vaise celebrar os días 24 e 25 de maio en terras galegas (especialmente axeitadas para este tipo de práctica deportiva) e da man do Motoclub Sprint. Concretamente, o escenario elixido é o da vila de Becerreá, na montaña de Lugo. A proba, que conta coa estreita colaboración do Concello, incluirá este ano un *paddock* de 30.000 metros cadrados habilitado no centro mesmo da localidade, albergando o parque pechado que dá cabida a pilotos e seareiros, un aparcamento para todo tipo de vehículos e máis un espazo de autolavado, entre outras áreas. A idea é tirar proveito do contorno específico no que se celebra o campionato: a comarca dos Ancares, especialmente rica dende o punto de vista paisaxístico. A organización xa informou da presenza dalgún dos pilotos de máis renome a nivel español e internacional, como por exemplo Iván Cervantes, Cristóbal Guerrero, Xavi Galindo, os irmáns Puigdemont, Gerard Farres. Por Galicia, participarán no certame Xacob Agra e Aaron Bernárdez. Para todas aquelas persoas interesadas en acudir ao evento, dicir que o mellor e máis rápido xeito de chegar a Becerreá é a través da autovía A-6 (Madrid-A Coruña).

Fiat expón os seus coches accesibles

Fiat España deu a coñecer en Vigo as súas últimas novidades en materia de tecnoloxía automobilística adaptada ás necesidades das persoas con discapacidades. Foi no marco do Salón Todosalud, celebrado no IFEVI, un encontro encamiñado a afondar na mellora da calidade de vida destes colectivos. Na feira, a casa italiana emprazouse no *stand* de IM Guidosimplex (firma de adaptacións para discapacitados) cunha escolma de vehículos transformados. Por exemplo: o Fiat Bravo, o Fiat 500 e o Fiat Scudo, mudados en feitura e fondo para persoas con limitacións motoras con ou sen cadeira de rodas. Sinalar que Fiat leva traballando neste eido dende 1995, poñendo unha boa parte dos seus departamentos de investigación ó servizo da supresión de todos aqueles atrancos que lles impiden aos ditos colectivos o manexo de automóbiles.

A casa italiana ten afirmado en diversas ocasións que esta liña de traballo é en si mesma un obxectivo moral e civil, amais dun reto da comunidade enteira.

Coches Concepto no *Concorso* Villa d'Este



Obo gusto e a distinción estiveron presentes en Italia, a beira do lago Como foi o escenario escollido para celebrar o *Concorso d'Eleganza Villa d'Este,* edición que tivo lugar do 25 ó 27 de abril. Neste evento, que viu a luz por primeira vez no ano 1929, amosáronse unha escolma dos mellores automóbiles: futuristas, históricos e os *concept car.*

Cómpre salientar dentro do *Concorso de Eleganza 2008* a dous *convidados* da casa americana General Motors, que competiron dentro do apartado dos *coches concepto:* o Saab 9-X BioHybrid (premiado como "Best Concept" en Xenebra) e o Cadillac CTS Coupé Concept (triunfador no Salón de Detroit).

O CTS Coupé herda o deseño do seu proxenitor, o Cadillac. Baixo a máxima: *arte e ciencia* o Coupé mantén o *sabor* dos clásicos cunha disposición interior 2+2 e unha tapizaría de coiro e microfibra negra con inserciónns amarelo-ocre.

No BioHybrid de Saab descubrimos a sobriedade escandinava, unha carrozaría suave e unha conciencia ecolóxica: un motor híbrido propulsado por bioetanol.

E o gañador do premio Mellor Deseño no *Villa d'Este 2008* foi… o Concept Cadillac CTS Coupé, que foi elixido polo público entre unha ducia de automóbiles: parabéns!

Lavida: Volkswagen en Shanghai

Alemáns e chineses -o yin e o yang- en aparencia visións diferentes da vida mais isto non impediu que Volkswagen emprendese unha aventura en terras de Oriente. A casa xermana presenta en Auto China 2008 unha novidade da man de Shangai Volkswagen: *Lavida*, nome escollido para representar o primeiro automóbil creado de xeito íntegro en Shanghai (o primeiro realizado fóra de Alemaña). O nome, xurdido deste *tour de force* xermano-asiático, tenta servir de símbolo da vida, do desexo e da paixón.

O deseño do *Lavida* non esquece a personalidade Volkswagen: o capó posúe unhas liñas marcadas que fican subliñadas polo aire deportivo do perfil lateral, as luces amósanse con feitura de améndoa e un alerón contribúe á mellora aerodinámica do vehículo.

O interior do automóbil, pensado para a mellor convivencia *máquina-home,* está revestido de aplicacións en madeira e detalles de alta calidade, como curiosidade engadir que dispón de conexión USB para reprodutores MP3. Contará con dous motores de catro cilindros (respectando a normativa de emisións EU4), terá caixa de cambios Tiptronic de seis velocidades opcional, ABS, airbags, climatizador, radio CD con MP3, etc.

Lavida, verá *o sol nacente* este verán. Malia o seu nome español, primeiro virá ó mercado chinés e logo ós demais… cousas da vida.

Audi e os fillos do TT

Audi ideou a finais dos anos 80 un motor con feitura de campión, o TDI. Triunfador nas 24 horas de Le Mans e na American Le Mans Series, tratábase do deportivo Diésel Audi R10 TDI. A casa alemá volve a apostar polo éxito: baixo o nome de Audi TT Coupé 2.0 TDI quattro e Audi TT Roadster 2.0 TDI quattro aparecen no mercado os primeiros deportivos do mundo fabricados en serie cun motor diésel.

Achegándonos máis de preto á máquina, o catro cilindros de dous litros presenta unha potencia de 170 cv e un par motor de 350 Nm. Cómpre salientar que o TT Coupé consume de media 5,3 litros de combustible ós 100 km/h e acelera de 0 a 100 km/h en tan só 7,5 segundos, acadando os 226 km/h. O TT Roadster require só dúas décimas de segundo máis co seu compañeiro para situarse nos 223 km/h.

Unha clave no éxito dos TT é a lixeireza: o Coupé non chega ós 1.370 kg e o Roadster móvese nos 1.475 kg. Ámbalas carrozarías están compostas de aceiro e aluminio. Subliñar que cadanseu modelo conta cunha caixa de cambio de seis marchas cun extra, un embrague multidisco de accionamento hidráulico.

Baixa a produción da fábrica de PSA en Vigo

Entre xaneiro e marzo, a planta de Citröen en Vigo fabricou un 14,6 % menos de coches que no mesmo período do ano pasado. Os datos achegounos a patronal de fabricantes de automóbiles e camións ANFAC.

A caída da produción de PSA en Vigo provocou que a fábrica de Balaídos perdese a primeira posición en fabricación de vehículos en España en favor da que Opel ten en Zaragoza. Así e todo, fontes de Citröen en Vigo réstalle importancia á caída da produción no primeiro trimestre. Xustifican que esta menor fabricación se debe a que a principios de ano comezaron a montaxe da Berlingo Partner, da que aínda non hai referencias de vendas xa que empeza a comercializarse neste mes de maio. Os responsables de PSA en Vigo confían en que as vendas deste vehículo vaian ben e que, segundo pasen os meses, aumente a súa produción. Insisten en que o obxectivo de fabricación da planta viguesa para este ano é polo menos repeti-los resultados do 2007, no que se bateu o récord de produción.

Por outra banda, PSA anunciou que no 2011 pretende vender un millón de vehículos cunha tecnoloxía menos contaminante para reduci-las emisións de CO2.

MotOh! BCN 2008 a festa da moto

MotOh! BCN 2008, a gran cita europea da moto, que acaba de celebrarse en Barcelona, presentou, ademais de novidades e numerosas actividades, a innovación da industria referida tanto á solución dos problemas de movilidade urbana como á preocupación polo medio natural.

Expertos e administracións públicas recoñecen que a maior parte dos vehículos de dúas rodas se encontran entre os medios de transporte menos contaminantes. O novo imposto de matriculación, baseado no nivel de emisións de CO_2, evidencia, coa aplicación en moitos casos do imposto cero, que o respecto ao medio natural forma parte intrínseca da moto. É un vehículo que permite desprazamentos en menos tempo que outros tipos de transporte, ocupa menor espazo, contamina menos, ten maior eficiencia enerxética e supón tamén un menor custo para o propietario. Estes e outros argumentos figuran no informe do sector que a Asociación Nacional de Empresas do Sector de Dúas Rodas (ANESDOR) presentou en MotOh! BCN 2008.

Dani Pedrosa e Jorge Lorenzo aproveitaron a oportunidade para saudar aos seus múltiples seguidores que visitaron este evento.

Fiat Dobló Combi Maxi, máis amplo

Fiat Proffesional presenta o novo Dobló Combi Maxi, unha versión que achega maior lonxitude de carga (335 kg) e posibilidade de transportar até cinco pasaxeiros. Como curiosidade a engadir, este vehículo foi premiado no eido internacional co "Van of the Year 2006" e no eido nacional co "Vehículo Comercial lixeiro do Ano 2006".

En canto ó motor, o Dobló Combi vén equipado cun 1.9 Multijet 8v de 105 cv, complementado cun turbocompresor de xeometría variable.

A marca italiana tamén reparou na seguridade activa, pasiva e preventiva. Para isto dotou ó Dobló de: ABS de 4 sensores + EBD Caña de dirección en columna telescópica e protector de xeonllos, freos dianteiros de disco autoventilados de o 257 mm e traseiros de tambor o 228 mm, sistema anti-incendio FPS, etc.

Unha grande listaxe de elementos compoñen o equipo de serie do Dobló Combi: eleva vidros e peche centralizado, dirección asistida, suspensión reforzada, porta posterior basculante, porta lateral corredía do lado dereito, etc.

O tamaño do Maxi é de 4.633 mm de lonxitude e 1.800 mm de altura, a zona de carga conta cunha anchura de 1.300 mm e unha lonxitude de 1.300 mm.

80 Aniversario do récord de Fritz von Opel

Diante dos ollos de 3.000 invitados, a idade da propulsión por foguetes comezou o 23 de maio de 1928 no circuíto de carreiras AVUS de Berlín. Aquel foi o día, cunha longa columna de lume e fume quemándose tralo seu brillante e negro coche de carreiras en forma de cigarro equipado con dous enormes aleróns para manter á máquina pegada á terra, en que Fritz von Opel estableceu un récord de velocidade punta para coches propulsados por foguetes estimado de 238 km/h no seu RAK 2.

Von Opel, neto de Adam Opel fundador de Opel Motor Car Company, e os seus compañeiros Friedrich Sander e Max Valier usaron 24 foguetes de combustible sólido empaquetados con 120 quilos de explosivos para propulsar o RAK 2. Cada vez que von Opel pisaba o acelerador acendía dous foguetes que aumentaban a potencia ata que acadou a máxima intensidade e a súa marca mundial.

"Deixei de pensar. Eu actuaba só por instinto, con forzas incontrolables ruxindo tras de min", dixo efusivamente von Opel cando saíu do coche.

Coa adrenalina fluíndo aínda, von Opel anunciou inmediatamente o seu obxectivo final: El quería voar nun aeroplano propulsado por foguetes. "Soñe connosco co día no que a primeira nave espacial pode voar ao redor da terra máis rápido có sol", exhortaba von Opel á multitude. Pouco máis dun ano despois von Opel bebeu un pequeno grolo daquel sono cando se converteu no primeiro home en voar nun avión propulsado por foguetes.

Night & Day: o Twingo para elas.

Renault ideou unha fórmula con feitura de Twingo encamiñada directamente cara o público feminino, o éxito acompañou a este enxeño que leva por nome Night & Day, desde o seu lanzamento lévanse vendidos máis de 100.000 novos modelos. Trátase dunha serie limitada realizada sobre a base mecánica do Twingo, o Night & Day está equipado cun motor 1.2 16 v que achega unha potencia de 15 cv e propulsor de ciclo Diésel 1.5 dCi de 65 cv.

Partindo do equipamento Dynamique achéganse unha serie de adobíos distintivos, unha decoración interior e exterior con motivos florais, vidros traseiros tintados, radio CD MP3 de 40 w, climatización manual, tapizaría específica Mot con pespuntes brancos, 4 airbags, asentos traseiros independentes e móbiles, iantas de aluminio Ninphea de 14 polgadas, prendido automático de faros con sensor de chuvia, Organizer box e Stripping Night & Day. De xeito opcional, ofrécense tamén o conta voltas central, airbags laterais de cortina, borralleiro e acendedor, climatización automática, ESP e ASR e teito eléctrico.

O Night & Day ten dúas cores a elixir: negro nacarado e branco glaciar.

Os prezos son de 11.490 euros para o 1.2 16v de 75 cv e 12.440 euros para o diésel 1.5 dCi de 65 cv.

O aparcado sen mans de Volkswagen

A Feira de Hannover foi o gran marco escollido por Volkswagen para a presentación dunha tecnoloxía encamiñada a facer o máis doado posible o proceso de aparcamento. Trátase do Park Assist Vision, un sistema que se basea en boa medida nas vantaxes da autonomía. Isto quere dicir que o coche equipado con esta ferramenta libéranos de boa parte da actividade de estacionamento. É dicir: con só apertar o botón dun mando a distancia, o vehículo activarase por si só facendo as manobras precisas para ocupar a praza dispoñible. O nivel de autonomía do sistema non remata aí, xa que o coche se apaga e pecha as portas sen necesidade de movérmonos.

Esta escena foi a que puído verse en Hannover cun Passat equipado co dito sistema e movéndose por si só cara a unha praza de aparcamento perpendicular.

Por certo que a selección da superficie que vai ocupar o noso coche faise no monitor do navegador. Logo hai que desprazar a panca do cambio automático DSG cara á posición "P" e a continuación saír do vehículo. A tecnoloxía baséase no uso de dúas cámaras nos retrovisores. Os sinais de vídeo resultantes van logo a un computador de dous xigas que fai os cálculos pertinentes en tempo real.

Audi A6 e A6 Avant, agora tamén Style

Audi estende o seu acabado Style -aliado do motor 2.0 TDI- a todas as versións da gama A6 e A6 Avant. O equipo de serie do Style vén asociado ó paquete S line exterior, a única diferenza entre as variantes de 4 cilindros e as de 6 e 8 cilindros é que as primeiras terán iantas de 17 polgadas e as segundas serán de 18 polgadas.

Haberá espazo para melloras nos A6 e A6 Avant Style, será no seu interior onde se perciban maiores cambios con respecto ó equipamento Comfort, así estas novas versións contarán con: repousabrazos dianteiro, climatizador de confort automático plus, retrovisor interior con regulador automático, sistema de axuda ó aparcado traseiro (Audi Parking System) ou control automático de velocidade. É de salientar que de solicitar todos estes elementos extras por separado terían un prezo de 5.000 euros porén, o incremento do custo para os novos Style será de 630 euros segundo a versión na que se basee, unha vantaxe a ter en conta.

Os primeiros A6 e A6 Avant Style poranse á venda a mediados de xuño. No entanto, xa se poden facer pedidos.

"Breogán Motor" colle corpo

Foi o martes 29 de abril o día escollido para colocar a Primeira Pedra das novas instalacións de Breogán Motor, ó acto acudiu o novo Presidente de Toyota en España, Katsushito Ohno, acompañado polo Director Xeral do Grupo Breogán, José Ramón Ferreiro e o Alcalde de Narón, Juan Gato.

A nova sede de Toyota en Galicia estará situada no Polígono da Gándara, pertencente ó concello de Narón. O centro contará con máis de 6.500 m² distribuídos en 3 andares do seguinte xeito: 1.000 m² dedicados a exposición, para os obradoiros de traballo 1.800 m², para exposición V.O. industriais 1.000 m², os almacéns contarán con 1.700 m² e orientados á chapa e pintura irán 1.000 m².

Novidades OPEL 2008

Na súa presentación en Ourense, Opel vennos de dar a oportunidade de probar os seus novos modelos: Agila, Astra Sedán e Zafira. Os tres están moi ben equipados para competir en cadanseu segmento, o Agila un mini monovolume, o Astra Sedán unha berlina media e o Zafira un monovolume. Como nexo en común todos (desde o máis pequeno) teñen unha clara vocación familiar e cunha primeira ollada, xa se nota unha crecente calidade en todos os sentidos.

TEXTO E FOTOS:
Ray Mosquera

Astra Sedán

Co Astra Sedán, Opel amplía a súa gama líder de vendas Astra até as sete carrozarías. A firma alemá segue unha tradición co novo Astra Sedán, xa que as dúas primeiras xeracións do Astra estaban dispoñibles en carrozaría de catro portas cun amplo maleteiro separado.

Este Sedán mantén o deseño proporcionado e equilibrado de xeito progresivo do Astra, así como as súas características, liñas enérxicas e o seu dinamismo de condución, xunto cunha grande seguridade.

Os deseñadores deste novo modelo adoptaron a distancia entre eixes máis longa do Station Wagon (2.703 mm) para achegar un espazo xeneroso na parte traseira e engadir un amplo maleteiro. Cunha lonxitude total de 4.587 mm e un volume de maleteiro de 490 litros, o Sedán de 1.753 mm de ancho e 1.458 mm de alto, este vehículo de catro portas sitúase entre os coches máis amplos para a familia.

O Astra Sedán está dispoñible con tres motores: dous de gasolina (o novo 1.6 16 V de 115 cv máis o 1.8 16V de 140 cv) e un turbo diésel common-rail, o probado 1.7 CDTI de 100 cv. As caixas de cambio cas que

Opel Agila

Con cinco portas e cinco prazas, o novo Opel Agila non é só práctico coma o seu predecesor, senón que tamén o seu deseño é máis dinámico. Este novo mini monovolume da casa xermana achega unhas proporcións ben equilibradas e goza dun grande espazo. O Agila é agora 20 centímetros máis longo, 6 centímetros máis ancho e 7 centímetros máis baixo co seu antecesor. Amais da súa eficiente disposición do espazo, outro dos factores de éxito dos monovolumes é a súa posición de condución elevada, o que mellora a visibilidade e fai da entrada e saída do vehículo algo ben sinxelo.

Todos os Agila veñen de serie cun amplo equipamento. Dispositivos de seguridade como o ABS, así como os airbags frontais e laterais para o condutor e o acompañante dianteiro, desactivación do airbag do acompañante e ancoraxes ISOFIX para cadeiras de nenos instálanse de serie.

De serie tamén se inclúen diversos elementos para achegar maior comodidade, desde a versión Essentia, a dirección asistida en función da velocidade, o regulador en altura do asento do condutor e do copiloto, o limpa xanela traseiro con función intermitente e a pechadura eléctrica do portón traseiro. As versións Enjoy ofrecen aínda un equipo maior con aire acondicionado, peche centralizado con control remoto e eleva vidros dianteiros eléctricos.

O motor de acceso é o gasolina de tres cilindros e un litro, cunha potencia de 65 cv/48 kw. O motor 1.2 de gasolina de catro cilindros, posúe 86 cv e fai que o Agila acelere de 0 a 100 km/h en menos de 12 segundos. Este motor estará dispoñible cunha caixa de cambio automática de catro velocidades de xeito opcional.

O gran aforrador entre os motores do Agila é o turbo diésel 1.3 litros common-rail. Dito motor ten 75 cv e un par máximo de 190 Nm a 2.000 rpm. Convértese así nun modelo moi económico, tan só consume 4,5 litros de combustible cada 100 km/h.

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

conta inclúen transmisións manuais de cinco velocidades (para os dous motores de gasolina), unha caixa de cambio de seis velocidades (para o motor diésel) e, de xeito opcional, unha caixa de cambio automática para o motor 1.8 de gasolina.

Este Astra preséntase cunha gran axilidade e un comportamento moi preciso, o alicerce de todo isto é o chasis IDS (Sistema Interactivo de Condución) con suspensión McPherson no tren dianteiro e o eixe patentado por barra de torsión no traseiro. As medidas habituais de seguridade como os discos de freo dianteiros, o ABS con asistente á freada, o Control de Freada en Curva (CBC), así como a dirección asistida electro-hidráulica (EHPS) son de serie. O sistema de control de estabilidade (ESP) e o control de tracción TC , son tamén de serie en todas as versións.

Opel Zafira

Cunha face máis deportiva e novas versións, Opel presenta a segunda xeración do Zafira, un peculiar sete prazas cen por cen variable. O novo modelo incorpora o sistema de asentos Flex7, que é propio do Zafira e que permite converter o habitáculo do coche sen ter que quitar os asentos.

O novo Zafira caracterízase polos rechamantes elementos de deseño no frontal e na traseira que dotan ó coche dun aspecto deportivo. O interior máis refinado fica acentuado por escintilantes aros cromados arredor dos controis de climatización e radio, así como un novo acabado no interior das portas e no panel de instrumentos. A versión Cosmo ofrece a consola central na elegante disposición final en lacado piano negro e nas molduras decorativas do volante de dirección. Os sistemas de información / comunicación con navegador por CD ou por DVD e compatibilidade con discos MP3 ten tamén unha conexión estéreo para enchufar equipos de audio externos, como un iPod.

Os clientes de Zafira en España poderán elixir entre un total de nove motorizacións diferentes que van dende os 94 cv do motor especialmente respectuoso co medio ambiente propulsado por Gas Natural Comprimido, até os 240 cv do modelo máis deportivo, o Zafira OPC. Con estes dous motores, a marca europea enriquece este segmento con dúas versións innovadoras: o Zafira propulsado por Gas Natural, cunhas emisións de só 138 gramos de CO2 por quilómetro e poñendo as bases para este xeito de propulsión alternativo, mentres que a versión OPC con 240 cv asume o papel de monovolume deportivo.

Nova Versión Zafira Sport

O novo Zafira Sport achegará aínda maior deportividade e dinamismo á nova gama Zafira con elementos estéticos moi visuais. O acabado de estrear Zafira Sport ten un aspecto aínda máis sport co seu marcado spoiler dianteiro, os avultados pasos de roda, os faldóns laterais e o pronunciado deflector traseiro. O Zafira Sport ofrece de serie chasis deportivo rebaixado, faros anti néboa dianteiros, iantas de aliaxe lixeira de 16 polgadas e xanelas traseiras escurecidas. Outros novos e atractivos detalles inclúen dúas células transparentes en 3D nos pilotos traseiros. As melloras de deseño complétanse cos marcos cromados dos pilotos traseiros que chegan até a banda cromada traseira.

O interior máis deportivo fica acentuado polos asentos deportivos con tapizaría específica, a consola central en cromo mate, o volante deportivo de tres radios forrado en coiro mais os pedais de aluminio.

JR oterocaritón
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

Gilera GP 800

A de

A alta velocidade chega con esta xoia de GILERA, o maxiscooter máis potente da historia, cun motor V-TWIN de 850 cc e 75 cv de potencia.
Coa GP 800 nace un novo concepto de vehículo de dúas rodas, un vehículo que supera con creces aos scooters, pero sen deixar atrás os elementos de deseño polos que se caracterizan. O vehículo de estrada máis potente e veloz que xestou Gilera durante case un século de vida sobrepasa tódalas definicións e expectativas.

TEXTO: Xosé Arufe
FOTOS: X. Arufe e Sprint Motor

A alta velocidade chega con esta xoia de GILERA, o maxiscooter máis potente da historia, cun motor V-TWIN de 850 cc e 75 cv de potencia.

Coa GP 800 nace un novo concepto de vehículo de dúas rodas, un vehículo que supera con creces aos scooters, pero sen deixar atrás os elementos de deseño polos que se caracterizan. O vehículo de estrada máis potente e veloz que xestou Gilera durante case un século de vida sobrepasa tódalas definicións e expectativas.

Maxiscooter de altas prestacións. Trátase dun vehículo de excelente rendemento tanto na cidade como na estrada, cunha estabilidade fora do normal grazas aos seus compoñentes de última evolución e unhas prestacións de aceleración que poñen os pelos de punta. O seu motor é moi potente e está sempre disposto a unha entrega de potencia contundente.

Destinado aos que queiran gozar da practicidade dos scooters, que buscan un nivel de prestacións e de emocións que ata hoxe só podía ofrecerlles o ámbito da motocicleta. A elevada protección que ofrece o escudo dianteiro proporciona a máxima comodidade para o condutor e o pasaxeiro.

VE dúas rodas

Unha vez que empezamos a acelerar, o subidón é constante e sen interrupcións

Proba en estrada

Para empezar, teño que destacar a comodidade do seu asento grande e perfectamente mullido, tanto para o piloto como para o pasaxeiro, a posición de condución é moi natural, todo está no seu sitio, e pódense adoptar tres posicións para as pernas no seu amplo piso. En marcha, as sensacións que nos transmite son totalmente novas. Unha vez que empezamos a acelerar, o subidón é constante e sen interrupcións ata alcanzar os máis de 200 km/h. A súa estabilidade e sensación de seguridade dános moita confianza á hora de enroscar o puño dereito. Móvese con axilidade en calquera tipo de vía. En viaxes longas, aínda con dúas persoas, fai mérito ao título desta proba, "O AVE de dúas rodas", e alta recuperación en situacións de adiantamentos ou remontadas en subida. Tamén se agradece a súa ampla autonomía. En estradas de montaña e curvas enlazadas a Gilera faise moi manexable e permítenos levar un bo ritmo de tumbadas.

En canto aos freos, asegúrovos que dan moitísima tranquilidade, porque, se a súa aceleración é impresionante, a freada é máis. Sen ningún tipo de titubeos, obedece perfectamente as nosas ordes por medio das manetas de freo.

En canto ao equipamento, destaca unha cúpula regulable en altura electricamente, un cadro de instrumentos dixital con ordenador e un oco debaixo do asento para un casco integral, con luz, toma de corrente e unha funda para o asento moi práctica.

En definitiva, co Gilera GP 800 temos un vehículo de dúas rodas co que poderemos facer rutas extraordinarias gozando dunhas excelentes prestacións que nos farán as viaxes moito máis cómodas.

O novo Gilera GP 800 pode ser adquirido en cor negra grafito e vermello emoción, a un prezo de 8.600 euros.

Se che gustou esta proba e te animas, pasa polo concesionario oficial da marca en Santiago de Compostela, TERREMOTO, e poderás sentir ti mesmo as sensacións que liches nesta páxina nunha unidade de probas.

Motor

Tipo: 4 tempos, 2 cilindros, SOHC
Diámetro x carreira: 88 x 69 mm
Cilindrada: 839 cc
Prendido: Electrónico Dixital CDI
Potencia: 75 cv
Alimentación: Inxección electrónica
Arrinque: Eléctrico
Embrague: Automático centrífugo
Sistema de transmisión: Cadea
Cambio: Vareador centrífugo con efecto freo motor

Chasis

Parte ciclo: Tubular Trellis en aceiro
Basculante: Dobre brazo de aceiro
Suspensión dianteira: Horquilla telescópica 41/122 mm
Suspensión traseira: Monoamortezedor 133 mm

Freos

Dianteiro: Dobre disco de 300 mm con pinza de dous pistóns BREMBO SERIE ORO con regulación na maneta
Traseiro: Monodisco de 280 mm con pinza de dous pistóns BREMBO SERIE ORO con regulación na maneta

Pneumáticos

Diante: 120/70-16
Detrás: 160/60-15

Dimensións e pesos

Distancia entre eixes: 1.593 mm
Altura do asento: 780 mm
Peso en seco kg: 245
Volume do depósito: 18,5 l
Anchura total: 790 mm
Lonxitude total: 2.237 mm
Depósito 18,5 l, incluídos 3 de reserva

Outros datos

Velocidade máxima: 207 Km/h
Aceleración: 0-100: 5,3 seg
Autonomía: 280 km + Reserva 2,5 litros
Cumpre a normativa EURO 3 de emisións contaminantes

Audi S5

Herdeiro do lendario Audi Quattro, pioneiro no referente á integración da tracción integral permanente en estrada, o Audi S5 é un exemplar único entre os coupés de alto rendemento.
En canto ó deseño, o montante do teito traseiro con feitura trapezoidal é toda unha reminiscencia do senlleiro Quattro. Os pasos de roda, ensanchados, acentúan de xeito adicional a estampa deportiva do S5.

Uns sabo

TEXTO: Ray Mosquera
FOTOS: R. Mosquera e Audi

As diferenzas entre o S5 e o A5 son discretas, mais son moi claras para o ollo sagaz do gourmet automobilístico: a grella está pintada en cor gris platino (característica específica dos modelos S de Audi) e conta con inserciónns cromadas verticais. Tanto o parachoques dianteiro coma o traseiro amosan unha forma moi marcada, unha folla de aluminio decora a greta das entradas de aire. As carcasas dos retrovisores exteriores en deseño de aluminio, así como as molduras das taloneiras pintadas na cor do vehículo ou o sistema de escape de dous tramos con catro tubos finais ovalados, outórganlle ó vehículo un aquel especial.

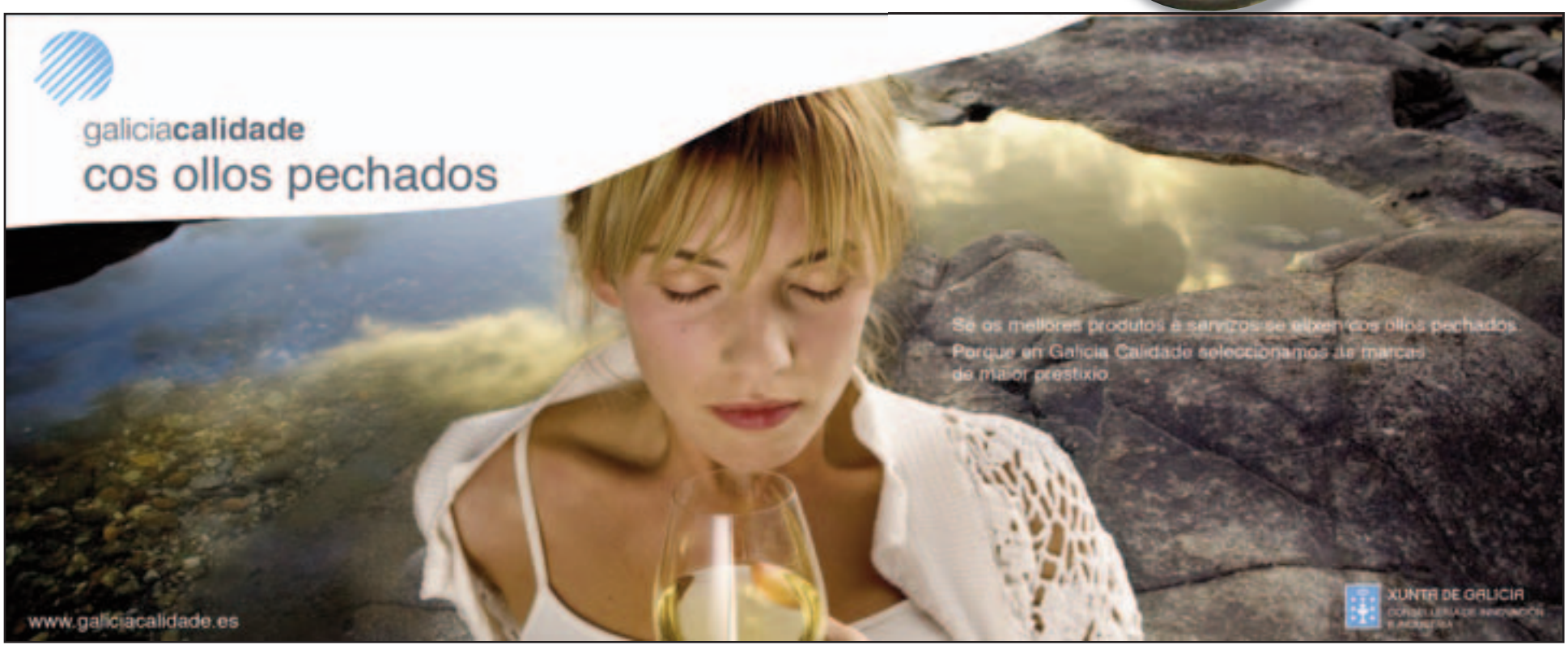
O deseño do habitáculo salienta o carácter do Audi S5: os asentos deportivos S e o volante deportivo de coiro multifuncional crean unha estreita relación con este automóbil de gran precisión. Os instrumentos con esferas en cor gris ou as molduras de acceso en aluminio con inscrición S5 recrean un ambiente de elegancia e dinamismo.

O amplo equipo de serie do S5 inclúe: amais das iantas de 18 polgadas ou os asentos deportivos S con axuste eléctrico, faros de xenón plus coa rechamante banda de luz diúrna en tecnoloxía LED ou o climatizador automático.

Se falamos do motor, o poderoso oito cilindros do novo Audi S5 é un parente achegado do motor de altas revolucións que equipa o deportivo con motor central Audi R8. As súas cifras auguran unhas prestacións abafantes: rende 354 cv (260 kw) cun par máximo de 440 Nm e acelera de 0 a 100 km/h en arrador de 5,1 segundos.

Ca tracción integral permanente Quattro, cambio de 6 marchas graduado de xeito óptimo, conta tamén cun tren de rodaxe deportivo S e un sistema de freada de gran eficacia.

O Audi S 5 está adaptado de maneira especial para acadar o máximo dinamismo e amósase ben equipado perante os seus competidores.



As diferenzas entre o S5 e o A5 son discretas, mais son moi claras para o ollo sagaz do "gourmet" automobilístico

orosos 354 cv

Impresións

Con todos estes datos e números, non hai cifra que poida reflectir o que un sente ó facer unha viaxe nun automóbil desta categoría. O seu xiro incriblemente doado, a resposta espontánea, o despregamento de potencia a continuo e o abraiante son deste oito cilindros, fan que un rexuveneza malia que o tráfico e as normas de circulación non sexan as axeitadas para poder gozar deste coche. Porén, segue a ser un pracer sentar ós mandos dunha máquina con ditas prestacións e de tal fermosura.

O xefe de deseño -Walter de'Silva- lembra o primeiro Quattro, ese símbolo pioneiro dos deportivos: "O Audi Quattro tiña que expresar a súa potencia, achegar o seu rendemento, e ser un claro exemplo do lema da marca, á vangarda da técnica. Co Audi S5 amosamos hoxe que a potencia tamén pode combinarse con altas cotas de elegancia". Cun par de detalles no novo Coupé, Walter de'Silva e o equipo de deseño de Audi renden unha homenaxe á memoria lendaria do primeiro Quattro.

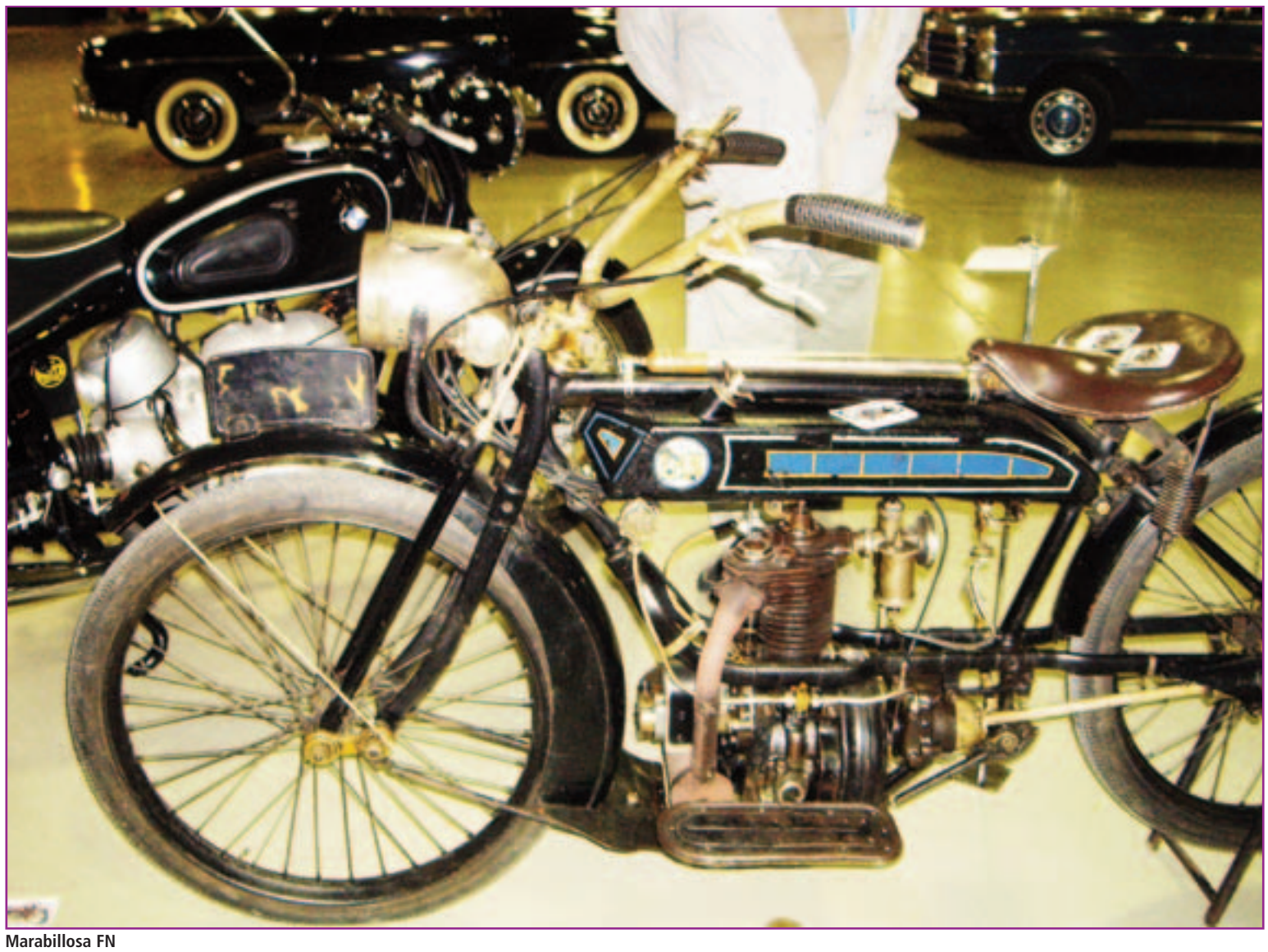
Ficha técnica

Audi S5

Motor: 8 cilindros en V
Cilindrada: 4.163 cc
Potencia: 354 cv/7.000 rpm
Par Máximo: (Nm/rpm) 440-3500
Cambio: Manual 6 v
Tracción: Integral permanente
Combustible: Gasolina
Peso en baleiro: 1.630 quilogramos

PONTECESURES V

En abril celebráronse dous eventos sobre vellos cacharros, un na nosa terra: a Feira do Automóbil Antigo en Pontecesures; e outro no Levante: o Antic Auto en Alacante. Pois ben, queremos facer comparanza entre ámbolos encontros. Naturalmente, para iso estivemos presentes nas dúas citas. Os resultados dependen da consideración de vostede, amábel lector.


Marabillosa FN

E non son dentista

Señor, señor… un Buick

TEXTO E FOTOS:
Xoán M. Pérez

O día acompañou en Pontecesures nesta edición que a "Asociación Cultural Mirándolle os dentes" vai converter nun clásico no calendario dos coleccionistas (se xa non o é) porque as súas raíces son a Feira do Automóbil de Ocasión de 1925. Temos que salientar a boa representación de vehículos de tódalas épocas así, estaba exposto o Renault matrícula PO-2 da familia Pazó de Pontevedra, sen dúbida o coche máis veterano nas nosas estradas. O Clube Galego de Automóbiles Antigos fíxose, nesta ocasión, cunha boa escolla de vehículos dos propios socios nunha das súas saídas habituais.

Os afeccionados puideron procurar "esa peza que me falta" nun pequeno mercado disposto en carpas erguidas pola organización ao efecto, aínda que cunha rotunda maioría de recambios para autos dos 70 en diante. Subliñar que existía no recinto a oportunidade de adquirir coche ou moto clásico; no caso das motos, é interesante ter en conta que se fixeron varias transacións de motocicletas de fabricación española. Patrimonio que se vai recuperando coa súa restauración.

Outro sobresaínte aos organizadores por ofertar unha estación da ITV para os propietarios de automóbiles antigos. Sabemos o custoso das negociacións e dos cartos investidos, a recompensa: que a xente estivera alí.

versus ALACANTE

>> Os afeccionados puideron procurar "esa peza que me falta" nun pequeno mercado disposto en carpas

Naquel día lembramos que o desexado Museo Galego de Automoción segue no limbo, logo dos fracasos de intentar a súa instalación dende a base de colecciónes privadas en Vigo e A Coruña, á que tamén se apuntou Santiago de Compostela. Achamos que Pontecesures podía ser un bo escenario para este evento, mais tomamos conta de que o concello non foi demasiado… cos organizadores, e puidemos comprobar como o edificio que podía acollelo, o Alfolí, está ocupado por un "pub". Aquí tamén pinchamos en óso? Por certo, que ten que ver a lamprea cos autos antigos?

En Alacante xa é outro tema, trátase da quinta edición realizada nos pavillóns da feira de Alacante, o nivel de expositores e vehículos é superior, pois son profesionais do sector. Dito acontecemento dura tres días. Amais, conta con patrocinios claros das diferentes entidades públicas presentes na dirección da feira.

Cómpre salientar a exposición dos manchegos Motos Antiguas HD cun excelentemente conservado Buick e dúas motocicletas, unha extraordinaria belga FN e outra americana Henderson, que malia ser descoñecida respecto das súas compatriotas Harley-Davidson ou Indian, é ben cotizada.

Mais non hai moitos postos de pezas de recambio, malia que nesta rexión existe unha grande e consolidada actividade (sobre todo na Mariña alta) e a capacidade económica é maior.

En resumo, o mellor é ver as fotos, e lanzar unha mensaxe de que todo vai, para ben ou para mal. Iso si, non á velocidade que gustariamos.

Matrícula PO-2

Unha Henderson indestructibel

A ITV, sen problema

Pórtome ben, mais véndenme

Educando en Galicia
as galegas e os galegos
do século XXI

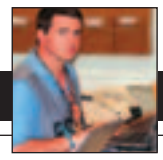
galescola
rede galega de escolas infantís

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

Nacional de ralis – Rali de Canarias – 2ª proba

Aínda máis



Miguel Cumbraos

Parque pechado

Dous mellor

… ca un, adoita dicirse. E recorremos a este dito porque os irmáns Vallejo veñen facendo súa a manga canaria do estatal de asfalto. Dunha banda -no 2007- onde asinaron a primeira vitoria do seu Porsche; doutra -neste exercicio onde volveron a dominar- liderando con man firme a xeral parcial do campionato.

O vello Ferrari de Josep Basols foi pasto do lume

Os Mitsubishi da EVO Cup – na foto Bolaño – non conseguiron rematar

A cita das illas afortunadas (válida igualmente para o certame europeo) deixou abandonos considerables, algúns deles a xeito de fortes accidentes, coma os de Miguel Fuster e Josep Basols deixando, alancatino e catalán, cadanseus casilleiros a cero.

Do mesmo xeito, amosou o bo coñecemento do terreo o local Monzón, que puxou até o derradeiro intre, tendo finalmente que claudicar perante o ímpeto dos lucenses, sendo o mellor 207 na chegada.

Como adoita ser norma, a inscrición de pilotos peninsulares foi inferior. Entre eles salientaron Ojeda (nesta ocasión respectado pola mecánica) que foi terceiro, por diante do vigués Garre, recuperado dun forte golpe no shakedown, que consolida a súa posición nos postos cabeceiros do certame.

Desta volta Vinyes non puido impor o seu Clio na Copa Renault, honra que correspondeu ó local Torres. Quen se resarciu da súa retirada en Alacante, foi o asturiano López Fombona, que dende o sétimo lugar mandou na nova Copa Nissan.

Como acontecera no 2007, os irmáns Vallejo volveron a vencer en Canarias

Desta volta a mecánica respectou a Ojeda, que foi terceiro tras Luís Monzón

Sergio López Fombona impúxose sen problemas na nova oferta Nissan

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

Procura este ano o título galego, que se lle resistiu por razóns dispares nas tempadas anteriores. Dúas presenzas e dúas vitorias sen case oposición. En Noia, Burgo reafirmou aquilo de "non hai dous sen tres", como dono e señor do asfalto barbanzán.

De novo os irmáns Burgo amosáronse intratables en terras do Barbanza

XXIV Rali Ría de Noia

Vilariño sae a podio por rali. En Noia, malia os atrancos, foi terceiro

Un furazo impediu a Meira unha mellor clasificación, sendo quinto ó final

Dous de dous para Pablo Pazó e Marcos Veloso no Volante RACC

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

A crónica

O mal tempo volveu ser a característica primordial da mañá dun rali galego. Como acontecera en Lalín, chuvia e vento acompañaron o discorrer inicial, composto neste caso por un dobre paso por San Paio e San Finx, a veterana cronometrada retornando ó rutómetro noiés trala ausencia na anterior edición.

Visto o panorama, os 4x4 tiñan que reinar. Cousa de Burgo e Meira, os mellores cronos até que o de Vincios se afundiu por mor dun furazo. Circunstancias que, engadidas ó seu bo andar nestas estradas, situaron a Penido no segundo lugar da xeral provisional. Unha mañá delicada retrasaba a Bamarti e Vilariño, o lucense con problemas no limpa, con Senra, que regresaba ós ralis tras eles nun 306 que non ía ben de regraxes.

Un pouco do mesmo

Outes e Montemuíño, xa clásicas no esquema, ditaban sentenza nas seccións de tarde. Mentres Burgo mantiña o timón, Bamarti vía como lle rachaba un manguiño, o que unido a unha penalización remataba por retrasalo. Deste xeito, Penido mantiña con brillo o segundo posto, asinando Vilariño un novo podio e a primacía no grupo N.

Tralo campión vixente, cuarto, situábase o desafortunado Meira, que foi quen de adiantar nos intres finais a un Senra descontento coa súa mecánica. O luso Araújo- que chegara a liderar entre os de serie- Pablo Rey e Casares viñan despois, pechando os dez primeiros Pazó, de novo primeiro no RACC, forzado nos primeiros intres por Bruno Meira e Souto.

A segunda comparecencia do ano eliminaba por razóns diversas a Rico ou Redondo, este último estreando un Punto S2000 empregado por Basso o pasado ano e mantido por Todo Racing. Pérez Dacosta, ó volante do seu Puma, e Héctor Forneiro, ós mandos do 106, foron os mellores na oferta Senior e Junior, respectivamente, do Trofeo Driver Center, nun rali que veu chegar ó seu parque pechado a un total de 83 equipos.

Burgo, barón do Barbanza

De novo Noia veu un podio de Luis Penido, brillante segundo

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Claro e conciso

O galego de ralis consumiu dúas mangas, ben diferentes no que a treitos se refire, pero con lecturas moi semellantes en algúns dos seus principais apartados. Cocido e Noia, en estradas do Deza e Barbanza, deixaron mostras claras de como parece propoñerse o exercicio actual.

Se no mudan as cousas, dígase fundamentalmente coincidencia de datas, os irmáns Burgo son o óso máis duro de roer e o candidato máis claro para o título. Non debemos esquecer que as condicións do chan favoreceron até agora as características do seu Lancer, pero en condicións menos axeitadas os lucenses souberon defenderse ben.

Outra historia semellante escrébese na principal oferta de promoción. Ataques e resistencias, cun Pablo Pazó de meirande madurez e asinando primeiras posicións. Isto non fixo máis que arrincar, pero as primeiras lecturas poden ser ben significativas.

Clasificación final

POSTO	PILOTO	COPILOTO	COCHE	TEMPO TOTAL
1	PEDRO BURGO VILANOVA	MARCOS BURGO VILANOVA	MITSUBISHI L. EVO VIII	01:01:08:368
2	LUIS PENIDO LOPEZ	ELADIO RONQUETE CAAMAÑO	MITSUBISHI L. EVO VI	01:02:25:517
3	LUIS VILARIÑO GARCIA	RAMON LOPEZ MARIN	FIAT G. PUNTO SP2000	01:02:46:374
4	JOSE M. MTEZ. BARREIRO	MANUEL CAMPOS FUENTES	PEUGEOT 306 MAXI	01:03:00:304
5	ALBERTO MEIRA FDEZ.	ALVARO BAÑOBRE COMBA	MITSUBISHI EVO IX	01:03:04:220
6	MANUEL SENRA CAAMAÑO	FAUSTINO SUAREZ MOLEDO	PEUGEOT 306 MAXI	01:03:14:454
7	ANTONIO MIGUEL DA SILVA ARAUJO	CARLOS EDUARDO MAGALHAES VIEIRA	MITSUBISHI EVO IX	01:03:17:305
8	PABLO REY VAZQUEZ	CARLOS AMENEIRO RAMIL	MITSUBISHI EVO IX	01:04:38:283
9	JUAN M. CASARES GLEZ	MIGUEL A. CASARES GLEZ	MITSIBUSHI EVO IX	01:07:07:574
10	PABLO PAZÓ FIGUEROA	MARCOS VELOSO UVEIRA	CITROEN SAXO	01:07:16:366

Até 83 clasificados

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

BMW M

Concentración Galicia Club

O poder escríbese con M

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTOS: Sprint Motor

A nosa autonomía foi o esceario escollido este ano para a concentración do Club BMW M, composto por persoas de toda España propietarias de vehículos motorizados polo departamento de Motorsport. Uns propietarios orgullosos de ter unhas máquinas que ademais do seu espírito deportivo pasuen un toque de exclusividade.

As Rías Baixas foron o epicentro da mesma, onde se combinou gastronomía, turismo e diversas actividades vencelladas ó mundo do motor nas que participaron unha treintena de socios.

Entre as actividades realizadas os participantes deron unhas voltas "a tope" no circuíto París-Dakart, sito en Sanxenxo. Tamén aproveitaron estas datas para facer unha visita o Salón do Automóbil de Vigo. Ó final tódolos participantes coincidiron en que a concentración foi todo un éxito de concurrencia e de actividades.

Os participantes tiveron a ocasión de queimar adrenalina no circuíto París-Dakart de Sanxenxo

Alonso, Hermida e Redondo, en pleno Cambados, parte do éxito desta concentración

BMW de xeneracións diversas de concentración por Galicia

Os BMW déronse tamén unha volta polo Salón do Automóbil de Vigo

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

GETZ 1.5 CRDI DIESEL

Espectáculo no IFEVI

II Racing Show caixanova

Dende boxes
Avanzando

Unir ralis e circuítos. Quizais utopía, polas súas particularidades; especialidades ben distintas cos seus rasgos ben definidos, no fondo similares, e coa competición como bandeira. Ó final fíxose realidade, como aconteceu días atrás na cidade de Vigo.

Filosofía do espectáculo, que por segundo ano consecutivo, se montou na cidade olívica e que desta volta mellorou o ofertado o ano pasado. Pilotos de "pedigrí", vehículos rechamantes, público fiel e entregado. Todo iso ó estilo indoor, con recinto pechado, pista en forma de circuíto e bancadas para o espectadores, entre outros puntos a favor.

Comodidade por doquier, para asistir a exhibición onde primou a derrapaxe, o balanceo, o uso do freo de man. Técnicas e tácticas de rali nun escearo a guisa de pista. E todo iso aderezado polo condimento esencial: a television en directo. Segunda edición, mellorando a anterior,e que invita a pensar no futuro, buscando asentarse e ofertar aínda máis.

Máis de 5.000 persoas encheron o recinto feiral de Cotogrande

Armindo Araujo demostrou a clase que atesora todo un campión

Kankkunen, o referente mediático do evento, foi finalmente segundo

Ricardo Vidal, primeiro pola esquerda, levou os seus coches ós cinco primeiros postos da xeral

Clasificación final

Proba	*Resultado*
1º) A. Araújo (Mitsubishi Lancer EVO VII)	39"430
2º) J. Kankkunen (Mitsubishi Lancer EVO IX)	40"430
3º) P. Burgo (Mitsbushi Lancer EVO IX)	40"640
4º) A. Vidal (Mitsubishi Lancer EVO IX)	41"120
5º) F. Rico (Mitsubishi Lancer EVO VIII)	41"170
6º) V. Gomes (Mitsubishi Lancer EVO VIII)	41"350
7º) A. Meira (Mitsubishi Lancer EVO IX)	41"960
8º) P. Leal (Fiat Stilo Multijet) 1º tracción dianteira	42"780
9º) F.Ogando (Ford Escort MK I) 1º Históricos	46"310
10º) J.Carvalho (Mazda MX 5) 1º tracción traseira	47"150

SIENTE LA POTENCIA DE LOS NUEVOS MOTORES TURBO TESTADO POR RAIKKONEN Y SCHUMACHER
NUEVO BRAVO 1.6 DIESEL MULTIJET POR 15.750€.
Descubre los nuevos motores Turbo del Fiat Bravo, más potentes y con menor consumo.
6 AIRBAGS > FAROS CON CORNERING > CRUISE CONTROL > RADIO CD > AIRE ACONDICIONADO
HASTA 2.500€ DE AHORRO EN TODA LA GAMA BRAVO
www.fiatbravo.es 900 342 800
FIAT
NOYASTAR, S.L.
Vía Edison, 3 - P.I. El Tambre
Tel. 981 57 77 78
Santiago de Compostela.
www.grupoNoya.com

Ralicros de LOUSADA

Quente... coma sempre

O eurocircuíto da Costilha, na localidade portuguesa de Lousada, volveu a ser a referencia do ralicros na península, coa cita anual válida para o campionato de Europa. Milleiros de afeccionados, boa parte deles desprazados dende Galicia, citáronse nas súas instalacións para gozar do espectáculo brindado polos participantes, achegados dende diversos puntos do Vello Continente.

TEXTO: Redacción
FOTOS: Pablo Saa

Como é normal na pista lusa emoción, espectáculo e non poucos golpes, nunha modalidade con arraigo en Europa, pero sen ningunha proba puntuable no noso país. Diversas categorías, onde sobresaen os potentes vehículos da división 1, compiten en trazados que mesturan asfalto e terra no seu percorrido, dando pé a magníficas pelexas por cada metro de percorrido. Unha auténtica loita de titáns, que fixo as delicias de todos os espectadores.

Catro foron as categorías que mantiveron a atención do público no trazado luso. Na Copa RX, a primeira praza foi para o belga De Keersmaeden, que empregou un BMW 120. Un checo, Kotek, liderou a División 2, recurrindo para iso a un vehículo xaponés, neste caso un Honda Civic. Nas categorías de maior cilindrada primeiras posicións para o Clio do finés Dinomaki, na 1A, e para o espectacular Volvo do noruegués Hunsbedt, o máis rápido na 1 sempre a división máis agardada na pista portuguesa.

Sexo, Altea y Rock 'n' Roll.
Nuevo Altea Rock 'n' Roll. Una edición exclusiva con llantas de aleación y climatizador a un precio increíble, y con Seguro de Regalo.
Infórmate en tu Concesionario y descúbrelo.
Oferta válida hasta fin de mes. Consumo ponderado: 5,4 l/100 Km. Emisión CO2: 146 g/Km. Imagen acabado Rock'n'Roll.
SEAT auto emoción
Infórmate en:
Compostela Motor, S.A.
C/ Milladoiro-Balcaide, s/n - SANTIAGO DE COMPOSTELA - Tel.: 981 53 12 43 - gerencia@compostelamotor.seat.es - ABIERTO SÁBADO TODO EL DÍA