Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Que IBIZA é máis interesante?

• proba

>> Páxs. 12 e 13

• reportaxe

>> Páxs. 10 e 11

A santiago vou... paseniñamente

Bimota Tesi 3D carbono

• proba

>> Páxs. 14 e 15

Índice

Ráfagas	2
Seguridade	4
Novas	5, 6, 7 e 9
Novidades	16
Sergio Vallejo	17
Reportaxe gráfica	19
Competición	20-21
Autocross	23
Museo de Audi	24

Triunfo de Luís Penido na IX Subida á Escusa

Redacción
FOTO: Iván Marante

O piloto santiagués Luís Penido volveu acadar un bo resultado nunha proba de montaña, para isto venceu ó grupo A e ficou segundo entre os turismos na "IX Subida á Escusa" -quinta cita do Campionato de Galicia de Montaña- que se disputou no concello pontevedrés de Poio. Fronte a unha completa listaxe de adversarios, o piloto do Lancer EVO VI cubriu unha xornada de competición de menos a máis, nas tres ascensións establecidas –unha de adestramento e dúas oficiais- concluíndo finalmente no posto décimo terceiro, tan só superado entre os carrozados polo Ford do portugués João Pires.

Penido, co patrocinio de Otero Caritón, comezou tentando na subida de adestramentos para coñecer un pouco máis un percorrido que non era de todo novo para el. O seu rexistro foi baixado en nada menos que oito segundos, para ser mellorado posteriormente en tres segundos máis na segunda manga oficial. Esta completa progresión permitiulle situarse décimo terceiro absoluto, entre un total de cincuenta e un participantes, asinando do mesmo xeito o primeiro posto no grupo A e a segunda praza entre os turismos presentes.

"Temos cubertos os obxectivos previstos para esta subida, na que competiamos por primeira vez. O coche funcionou á perfección, o que nos permitiu baixar os nosos tempos en cadansúa subida. Coma aconteceu na Estrada, gañamos o grupo A sendo segundos en turismos, por diante de pilotos máis afeitos á montaña; é o caso de Manuel Senra, Jaime Castro ou Diego Gómez. Recollendo uns boa puntuación que nos permitirá subir posicións neste grupo, o que podería animarnos a pelexar polo título do mesmo en vindeiras subidas" resumía o compostelán desde o parque pechado no concello pontevedrés.

O secretario xeral do Servizo Galego de Saúde defende a xestión das Urxencias Sanitarias de Galicia-061 e anuncia novas melloras

O secretario xeral do Servizo Galego de Saúde, Cayetano Rodríguez Escudero, na Comisión 5ª de Sanidade, Política Social e Emprego do Parlamento de Galicia, cualificou de eficiente a xestión que se está a desenvolver dende Urxencias Sanitarias de Galicia-061 nun ámbito organizativo complexo no que poden xurdir discordancias puntuais. Escudero destacou que é compromiso do Servizo Galego de Saúde potenciar o seu aspecto de atención á urxencia. Neste senso, o secretario xeral do Servizo Galego de Saúde destacou que "queremos introducir melloras e imos potenciar o 061 cun Plan Estratéxico que permita a mellora do sistema e o desenvolvemento dos seus profesionais".

O Secretario asegurou que "coñecendo o informe do Consello de Contas do 2006, o Servizo Galego de Saúde xa solventou a maior parte das continxencias destacadas". Nesta liña, destacou que todas as actuacións e modificacións orzamentarias realizadas por Urxencias Sanitarias de Galicia-061 realizáronse conforme á legalidade e estiveron autorizadas polo propio padroado.

Escudero tamén aclarou que todos os concursos de contratación de transporte sanitario realizáronse conforme a criterios de publicidade, concurrencia e transparencia, e de acordo coa normativa vixente e a través dos correspondentes concursos públicos. Neste punto resaltou que as mesas de contratacións non recibiron no seu momento ningunha impugnación sobre as adxudicacións realizadas.

Orzamento e melloras

O orzamento de Urxencias Sanitarias de Galicia-061 para este ano 2008 é de 42,2 millóns de euros. O 64 por cento deste presuposto corresponde ao concertado da Rede de Transporte Sanitario Urxente de Galicia, o 27 por cento é destinado a gasto de persoal; outro 6 por cento destínase ao servizo de telefonía da Central de Coordinación de Urxencias Sanitarias de Galicia-061; e o 3 por cento restante corresponde a outros gastos de explotación, nos que se inclúen gastos de arrendamentos, suministros e outros servizos.

No tocante aos recursos humanos, durante o ano pasado aumentouse en sete profesionais médicos e outros sete DUE, que foron consolidados con motivo da posta en marcha de dúas ambulancias medicalizadas destinadas ao PROGALIAM.

Así, Urxencias Sanitarias de Galicia-061 conta no 2008 cun cadro de persoal de 198 prazas, que se ocupan da xestión da organización interna dos labores asistenciais e coordinación coas chamadas atendidas. Ademais, realizáronse procesos selectivos de todas as categorías nos anos 2006 e 2007, co fin de diminuír a porcentaxe de persoal temporal existente.

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

Hora de reflexionar

A comezos deste ano diciamos que habería que agardar até o outono para facer unha valoración real de como ía respirar o mercado. Chegados ás portas desta época do ano temos que dicir que o paciente ten "insuficiencia respiratoria". Se ben na nosa análise centrámonos fundamentalmente no mercado interior e nos nosos concesionarios, a estas alturas a economía fai que teñamos que ampliar o noso estudo e ir ás fontes, ou sexa ás marcas. De todos é sabido a importancia que ten o sector do automóbil en Galicia (máis en concreto como fabricantes) pois, ademais de ter unha planta a marca Citroën, son moitas as empresas que se dedican a fabricar compoñentes para a industria automobilística. Isto implica unha maior dependencia da nosa terra coa crise económica das catro rodas.

As empresas deste eido - que até o de agora non vían máis perigo que o de ter que reducir as súas importacións- comezaron a ver as complicacións que hai ó outro lado das nosas fronteiras, onde vai encamiñada a nada desprezable cifra do 85% da súa produción en España. Polo de agora: Francia (principal cliente da fábrica viguesa), Italia, Reino Unido ou Alemaña ofrecían un escenario distinto ó do noso país, mais este verán os números comezaron a tornarse negativos. Os mercados destes países son vitais para as fábricas nacionais, polo que se seguen así as cousas, o vindeiro ano haberá que apertar, se cabe, máis o cinto. Falamos dunha reestruturación a fondo no cadro de traballadores e dun novo enfoque fabril. Namentres, en todas as factorías reduciron os ritmos de produción e, nalgúns casos, xa se enviou de xeito temporal a parte dos empregados ó paro, todo co obxecto de retardar a produción e non ter as campas cheas de coches sen compradores.

O seguinte elo da cadea son os concesionarios que xa non saben que "inventar" para vender algunha unidade. Porén, a administración aínda pensa en financiar "as súas cousas" cos distintos elementos que compoñen o mercado do motor. Cando non son os coches, son as motos... e por suposto sempre están ó seu dispor os distintos produtos derivados do petróleo.

Favorecer a compra dun automóbil novo a cambio da chatarra dun vello é práctica común de distintas administracións. É un xeito de contribuír á renovación do parque automobilístico e, polo tanto, á mellora da seguridade viaria e do medio natural. O coñecido popularmente como Plan Renove finou co ano 2007. O pasado mes de agosto naceu o Plan VIVE, válido só para mercar un coche que xere menos de 120 gramos de CO_2 por quilómetro (140 nalgúns casos), amais da entrega doutro coche con máis de 15 anos de antigüidade. O VIVE baséase no financiamento do vehículo, o papeleo que trae implica un retraso á hora de entregar o automóbil novo, algo que pode frustrar a venda. Este plan, segundo algúns voceiros do sector do automóbil, non vai funcionar. Segundo as contas dos fabricantes a demanda deste tipo de coches no noso país non chega ó 20%, do que só a metade financiará a compra. Se a isto se engade a condición de que o automóbil que se entregue teña 15 anos de antigüidade, entón serán o 1% os que tratarán de acollerse ó devandito plan.

Así as cousas, metidos de cheo nesta crise, o Parlamento Europeo vén de aprobar un informe no que se establecen as primeiras homologacións de vehículos propulsados por hidróxeno, o que fai supoñer que proximamente se emitirá unha directiva neste sentido que permita a súa comercialización a medio prazo.

Mentres que os políticos discuten sobre o futuro e a importancia do hidróxeno, os fabricantes reestruturan os seus cadros de persoal -ás veces a súa conveniencia- os concesionarios loitan corpo a corpo con imaxinarios compradores para vender os coches almacenados na trastenda co único apoio do seu esforzo e a súa imaxinación. Se os ventos sopran ó seu favor (moi ó seu favor) chegarán a vender eses automóbiles de hidróxeno que aprobaron os políticos europeos, a prezos razoables e con impostos abusivos.

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

Sprint MOTOR

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: *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

Don Prudencio: Son moitos os vehículos que levan batería sen mantemento, o cal é unha vantaxe, pero aínda son moitos os usuarios que dispoñen dunha batería "clásica". Don Tráfico, ¿será conveniente botarlle unha ollada?

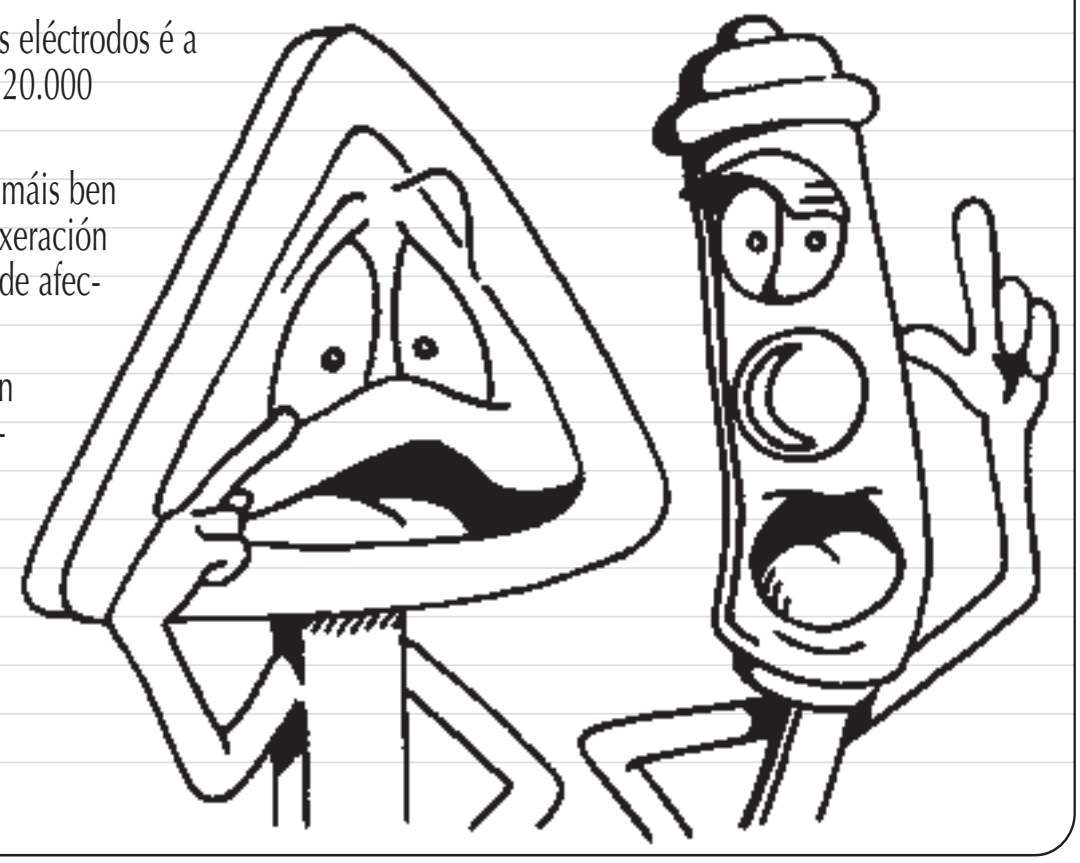
Don Tráfico: Coa calor a batería sofre unha máis rápida evaporación e perda de líquido. Por iso, é conveniente vixiar máis frecuentemente os niveis do electrólito, revisar o estado de limpeza dos terminais e que estean correctamente apertados.

Don Prudencio: Un elemento importante para o bo rendemento do motor son as buxías. Moitos condutores non lles prestan a máis mínima atención. Sería interesante ve-lo seu estado.

Don Tráfico: Deberemos comprobar que a separación dos eléctrodos é a correcta e substituír as buxías se teñen xa entre 15.000 e 20.000 quilómetros.

Don Prudencio: Aínda que a nós nos guste beber a auga máis ben fresquiña, a que levan os automóbiles no circuíto de refrixeración vai máis quente que de costume na época estival. Isto pode afectar á boa marcha do motor.

Don Tráfico: En principio, non. O circuíto de refrixeración vaise ver sometido a un traballo máis duro, con temperaturas altas e unha carga superior á habitual. Por iso, bo será comprobar o estado dos manguitos, por se existen fugas. Así mesmo, debemos ver se ofrecen fendas ou están xa moi vellos. Unha fuga ou rotura súbita pode provocar o baleirado instantáneo do circuíto.



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

Edicións limitadas Seat para o León, o Altea e o Altea XL

Seat pon no mercado unha tripla escolla combinando de boa maneira prezo máis equipamento. Baixo o abeiro dunha edición limitada –Driver's Edition- o cliente poderá elixir entre: León, Altea e Altea XL.

Entre as opcións propostas, hai lugar para todos os gustos: con carácter deportivo temos o León, pensando no espazo contamos co Altea e, de precisarmos máis espazo aínda, teriamos ó Altea XL. Arrincando motores, preparando os petos. O León e o Altea Driver's Edition posúen dúas motorizacións: unha diésel que leva un motor 1.9 TDI de 105 cv -dispoñible por 16.490 euros- e a outra posibilidade sería un gasolina 1.4 de 85 cv –dispoñible por 13.978 euros-. Haberá outra opción no caso do Seat León, un motor 1.9 TDI de 90 cv, cun prezo de 15.978 euros. O Altea XL -o familiar da Seat- posuirá unha motorización 1.9 TDI de 105 cv e o seu custo será de 17.590 euros.

En canto a equipamento, as anovadoras versións Driver's Edition achegarán: radio CD MP3, aire acondicionado, peche con mando a distancia, ESP… todo inserido no acabado Reference e cunha distinción marca da casa, un anagrama que sinalará a exclusividade do modelo.

Ondelios: unha viaxe ó futuro

Será no Salón de París, onde Renault desvelará o seu concepto de coche (concept-car), o Ondelios. Encamiñado a un público con paixón polas viaxes de longa distancia, sensible á comodidade e ó refinamento, o Ondelios simboliza a visión dun vehículo deportivo utilitario (cross-over), un todoterreo cun chasis monocasco e feitura de alto de gama. Estamos perante unha aposta decidida que se expresa a través dun deseño aerodinámico e perfilado, un equipamento interior e unha motorización híbrida inédita.

Máis polo miúdo, dita motorización está composta dunha versión potenciada a 205 cv, tirada do motor 2.0 dCi, que vén asociado a dous motores máis: ámbolos dous eléctricos e de 20 kW, dita potencia é transmitida diante e detrás do coche. Estas motorizacións eléctricas de 20 kW, funcionan en modo híbrido suave, é dicir, en complemento do motor térmico. Empregan unha tecnoloxía coñecida como brake & bost ou de recuperación enerxética nas fases de freada para axudar, deste xeito, ó motor térmico no intre de aceleración. Sinalar que o motor dianteiro é do tipo Stop & Start. Cunha lonxitude de 4,80 m, unha altura de 1,60 m e un Cx de 0,29, o Ondelios ofrece un alto rendemento aerodinámico.

Seguridade 5 estrelas: Koleos

Renault está por décima vez de en hora boa, neste caso o protagonista é o Koleos. Galardoado con 5 estrelas nos *crash test* EuroNCAP (cunha nota de 33 sobre 37 puntos nos devanditos test), o Koleos acadou 4 estrelas na protección dos cativos (sobre 5 estrelas) e 2 estrelas (sobre 4) nunha posible colisión cun peón.

Con este premio o Koleos sitúase avante no eido da protección dos seus ocupantes mais tamén é de salientar que este vehículo deportivo utilitario *(crossover)* é quen de conducirnos coa mesma quietude tanto na estrada coma fóra dela. Isto é posible grazas á transmisión integral desenvolta no marco da Alianza, un dispositivo que axuda á seguridade activa do automóbil corrixindo as perdas de adherencia por un reparto do par de tracción entre os trens dianteiro e traseiro, variando os límites de intervención do corrector electrónico de traxectoria *(ESC- Electronic Stability Control)*. Amais disto achega ABS cun repartidor electrónico de freada e un dispositivo de Axuda á Freada de Urxencia (AFU) de serie.

En canto a seguridade pasiva, o Koleos vén cunha estrutura dotada de zonas de deformación programada diante e detrás, 6 airbags, cintos de seguridade con limitador de esforzo nas prazas dianteiras e laterais traseiras, ancoraxes Isofix para os asentos dos nenos, etc.

Fica dun xeito evidente que para a marca francesa a seguridade –ben activa, ben pasiva- é un dos motores da súa filosofía.

20º aniversario do California

Volkswagen está estes días de celebracións. Concretamente, as do viséximo aniversario do California, que é o modelo de furgoneta encamiñada ao lecer e que ten as súas orixes nos clásicos vehículos de escapada que ligaron a marca ao movemento contracultural das décadas dos sesenta e dos setenta. A historia do California é unha historia de éxito: máis de 80.000 unidades vendidas (6.000 en España) e unha imaxe, a do propio modelo, especialmente representantiva deste tipo de vehículos. Para celebralo, a casa xermana está a presentar un proxecto en desenvolvemento (o Caddy Topos Sail, máis inspirado cós seus predecesores na feitura dos iates) e máis dúas renovacións interiores do modelo California Beach. A cita elixida para o groso das celebracións: a Feira do Caravaning que se celebrou en Dusseldorf a principios de setembro. No que respecta ao Topos Sail, dicir que inclúe teito multifuncional con paneis de madeira e un acabado xenérico co mesmo material que, como dixemos, achégao de xeito claro ao deseño náutico.

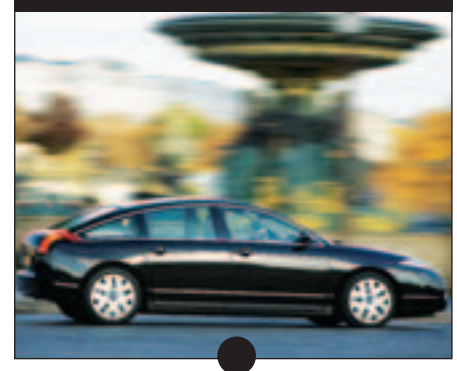
No caso do California Beach, a idea de Volkswagen foi a de redistribuír o interior e cubrir os posibles baleiros de comodidade para os usuarios deste tipo de vehículos.

iCar: alicerce do coche do futuro

Volkswagen segue adiante co seu compromiso a prol da condución autónoma e, en última instancia, as máis idóneas condicións de seguridade e comodidade nos vehículos. É nesta liña, precisamente, onde se insire a súa tecnoloxía iCar, que basicamente é unha rede de sensores que automatiza e xestiona os comportamentos dun coche perante unhas circunstancias de condución normais (por exemplo en autoestrada). A idea que sustenta esta iniciativa, desenvolvida por investigadores da empresa e máis da Universidade de Braunschweig, xorde dunha experiencia ben concreta e duns vieiros, os que abriu, ben claros: os da traxectoria amosada polo Touareg Stanley, vencedor no Grand Challenge de 2005 e un dos primeiros grandes representantes do manexo autónomo dun vehículo.

En virtude do iCar (que abrevia no seu nome os termos "coche intelixente"), facilítase ao máximo calquera desprazamento. De feito, permite facer lecturas das circunstancias do contorno (retencións, atascos, sinistros), realizar interpretacións en base a elas e logo actuar en consecuencia e deixando marxe para un movemento autónomo do vehículo, ben sexa freando, acelerando ou mesmo mudando a dirección. A idea de Volkswagen e do devandito equipo de investigador é aplicar esta rede de sensores á produción en serie.

C6 Business: luxo e negocios



Toca falar do Citroën C6 Business, a nova aposta francesa podería verse coma unha especie de matrioska ou boneca rusa, unha boneca que trae no seu interior outra nova e así de xeito indefinido. O paralelismo atopámolo no pasado, nos anos 50 Citroën ideou ó seu DS –coñecido como a *Quenlla*- un vehículo que ninguén foi quen de esquecer. Se callar foi este o motivo polo que os galos se decidiron a facerlle unha homenaxe recreando a aquela *máquina mariña* servíndose do C6.

A día de hoxe, Citroën dálle ó C6 outra volta: o acabado Business. Trátase dun vehículo de negocios que arrecende a luxo, trae tres cores a escoller *(Gris Thorium, Beige Mativoire e Verde Suroit)* e conta con pinas de aluminio de 17 ou 18 polgadas segundo a motorización. No interior envólvenos o coiro dos asentos calefactables e o *Navidrive*, que achega grandes servizos na navegación. En canto a motor, conta cun 2.2 Hdi de 170 cv cunha caixa de cambios automática secuencial de 6 velocidades.

Asemade, o C6 conta con dous acabados máis, o Premier (que equipa de serie: decoración en madeira, axuda ó estacionamento, asentos de veludo e Alcántara, etc) e o Exclusive (que engade algúns elementos de serie: pantalla virtual no parabrisas, retrovisores exteriores electrocromos, etc).

Os prezos van desde os 42.790 euros do C6 2.2 HDi 170 Premier até os 59.960 euros do C6 2.7 V6 HDi 205 CAS Exclusive.

TerreMoto
HONDA
PIAGGIO
Vespa
www.terremotocompostela.com
Tel. 981 561 302
Santiago de Compostela

Opel Insignia Sports Tourer: familiar e deportivo

Opel anuncia que acudirá ó Salón do Automóbil de París (do 4 ó 19 de outubro), co motivo da presentación da terceira carrozaría do Insignia: o Sports Tourer. Co mesmo deseño que os seus irmáns de catro e cinco portas, a versión familiar non é unha simple variante do *sedán*, a súa carrozaría (a partir do pilar B) foi feita de xeito exclusivo para el.

O seu interior é moi amplo, o maleteiro ten unha capacidade de 540 litros e en canto á lonxitude, o novo Insignia ten medrado uns 80 mm, acadando os 4,91 m.

Este Opel conta con dous novos motores: un turbodiésel e un turbo de gasolina de cilindrada optimizada. A estas motorizacións sumaránselle sete opcións máis e, nun período curto de tempo, haberá outra posibilidade ecolóxica: a versión ecoFLEX.

Seguindo coas novidades, o chasis virá reforzado polo sistema electro-mecánico FlexRide: tres xeitos de condución a escoller (normal, Tour ou Sport), máis estabilidade, etc. Amais disto, e de xeito opcional, posuirá un sistema de tracción integral *Adaptative 4x4*.

A innovación tecnolóxica tamén se deixa ver neste modelo, proba disto é o sistema de cámara *Opel Eye* (unha especie de memoria de cara ós sinais de tráfico, etc) e o sistema de iluminación adaptativa AFL.

O Opel Insignia Sports Tourer sairá ó mercado europeo a partir da primavera de 2009.

O Renault Safrane chega ó Golfo

Renault segue abríndose camiños, desta volta o destino escollido é o Medio Oriente, máis polo miúdo o Golfo Pérsico, un lugar asociado a conflitos bélicos coma a devastadora guerra do Golfo na década dos 90. Será neste punto entre a Península Arábiga e Irán onde a firma francesa relance o Safrane, vehículo xurdido a partir do alicerce da berlina Renault Samsung Motors SM5, un modelo orientado a satisfacer as necesidades dos clientes do Golfo: un automóbil de tres corpos, cunha motorización V6 e caixa de velocidades automática; todo sen perder a elegancia dun xeito tradicional.

Esta versión, fabricada por Renault Samsung Motors (filial ó 80,1% do grupo Renault) na factoría de Busan en Corea do Sur, non se comercializará en Europa e cómpre salientar que contará

O Safrane segue o ronsel deixado por compañeiros seus nesta rexión, na que xa se poden albiscar coches da marca gala coma o Mégane Berlina, Mégane Sedan, Mégane Coupé Cabriolet e Clio Renault Sport.

Kia amosa o Soul no Salón de París

Kia levará ó Salón do Automóbil de París parte da súa alma, o 2 de outubro será a data escollida para compartir cos asistentes a estrea do seu novo turismo: o Soul.

A compañía coreana amosará na capital francesa o seu todoterreo pensado para a urbe *(crossover)*; dispoñible con motores gasolina e diésel –ámbolos dous baseados nas motorizacións de dobre árbore- o novo Kia conta con catro cilindros, unha potencia de 126 cv, 1.6 litros e 16 válvulas.

A carrozaría do Soul é tipo hatchback de cinco portas, posúe tracción ás rodas dianteiras, unha liña de teito alta e unha gran distancia entre eixos (2.550 mm). A amplitude está garantida neste Kia: portas altas, asentos montados nunha posición superior… Alén disto, outros aspectos coma o deseño do cadro de mandos, a anchura do volante ou o cadro de instrumentos triplo farán do Soul un favorito.

O Kia Soul estará no mercado europeo a partir do mes de novembro de 2008.

6ª Edición de AutoClássico Porto

A cidade portuguesa de Porto acolle a sexta edición do *Salón Internacional do Automóbil e Motocicleta Clásico e de Época*, máis de 250 expositores dedicados ó segmento dos clásicos de toda a Península Ibérica.

Máis coñecido como *AutoClássico* Porto e organizado pola empresa galega Eventos do Motor e Exponor, dito evento terá lugar no recinto feiral de Porto (Exponor) do 26 ó 28 de setembro.

Seareiros, coleccionistas e profesionais atoparanse con automóbiles exclusivos, clásicos de competición, pezas limitadas de colección (Ferrari, Porsche, Rolls-Royce, MG, Jaguar, etc) vehículos históricos, motocicletas, complementos, clubs e asociacións vinculadas co mundo automobilístico...

No apartado de novidades, este ano contarase cunha zona denominada *Automobilia*, un espazo orientado ós accesorios, coleccionismo, miniaturas, publicacións, etc. Asemade, haberá unha lugar destinado á exposición e comercialización de coches e motos fabricados até o ano 1982.

No programa de actividades consta tamén unha proba cronometrada –*Motorshow*- na que participarán pilotos galegos e portugueses cos seus coches de competición.

É de salientar que nesta 6ª edición de AutoClássico Porto se renderá homenaxe a dous pilotos de moita sona: o finés Timo Salonen e o belga Marc Duez, ámbolos dous correrán no devandito circuíto *Motorshow*.

XUNTA DE GALICIA
PRESIDENCIA
Secretaría Xeral de Política Lingüística
palabrasencadeadas.com
tócache!
EN GALEGO TES TODO POR VIVIR
E LOGO!

Chega a versión de carreiras do Audi R8

Audi Sport presentará unha versión deportiva do seu R8 orientada á competición e deseñada para os seus clientes. O devandito modelo –como versión GT3- e baixo o nome de proxecto R16, contará con máis de 500 cv e estará dispoñible a partir do outono de 2009.

O piloto oficial de Audi -Frank Biela- foi protagonista, o pasado agosto, da estrea do R8. A valía da creación alemana quedará ó descuberto na vindeira tempada: as primeiras probas en campionatos ó longo de toda Europa.

O Audi R8 contará con propulsión traseira, imitando á configuración dos GT, xa que a normativa que rexe a estes vehículos desautoriza o uso de tracción con catro rodas motrices. A potencia nas competicións será transmitida neste modelo mediante unha caixa de cambios deportiva secuencial de seis velocidades. A protección para os ocupantes do R8 virá garantida por unha longa listaxe de equipamento centrándose nun maior índice na seguridade pasiva. Audi garda na manga un as de cara ós circuítos: un frontal con variacións e un gran alerón traseiro serán os encargados de crear forza abonda de succión nas carreiras.

Calquera que o desexe poderá competir co novo enxeño da casa xermana, tanto a nivel nacional coma internacional.

Citroën Hypnos, o feitizo en París

Citroën prepara unha sesión hipnótica que terá lugar en París, será no mes de outubro no Salón do Automóbil. A pretensión francesa leva por nome Hypnos, un concept car que vén envolto nun feixe de boas intencións.

Baixo un nome que enfeitiza, o Hypnos quere facer espertar a todos os que acudan a velo, os que o fagan poderán atopar unha unión perfecta: a vitalidade dun coupé, o bo gusto dunha berlina e a magnitude dun 4x4; todo con feitura futurista.

No interior percibimos uns trazos cromáticos nunca vistos, a isto haille que engadir un extra moi importante: unha tecnoloxía híbrida que amosa un gran respecto polo medio ambiente.

Cómpre salientar que o Hypnos -cun motor de 200 cv- posúe un consumo e unhas emisións ben reducidas (4,5 l/100 km e 120 g CO2 /km).

Como en "600"

As Guzzi rodando camiño de Compostela

Motorizar a Europa da posguerra ía custar, lóxico. No noso país, o "600" foi un dos recursos, pero o popular utilitario de Seat que tantos recordos trae era, máis ben, para clases podentes. As economías máis sinxelas fóronse desprazando en motocicletas, sendo fundamental a Guzzi 65. Hoxe esta xoia é peza de museo, ou vehículo para os amantes das clásicas… que incluso o usan para peregrinar. Historia da singular aventura a Compostela nunha moto que marcou unha época.

Unha reportaxe de M. Cumbraos
FOTOS: M. Cumbraos e R. Robles

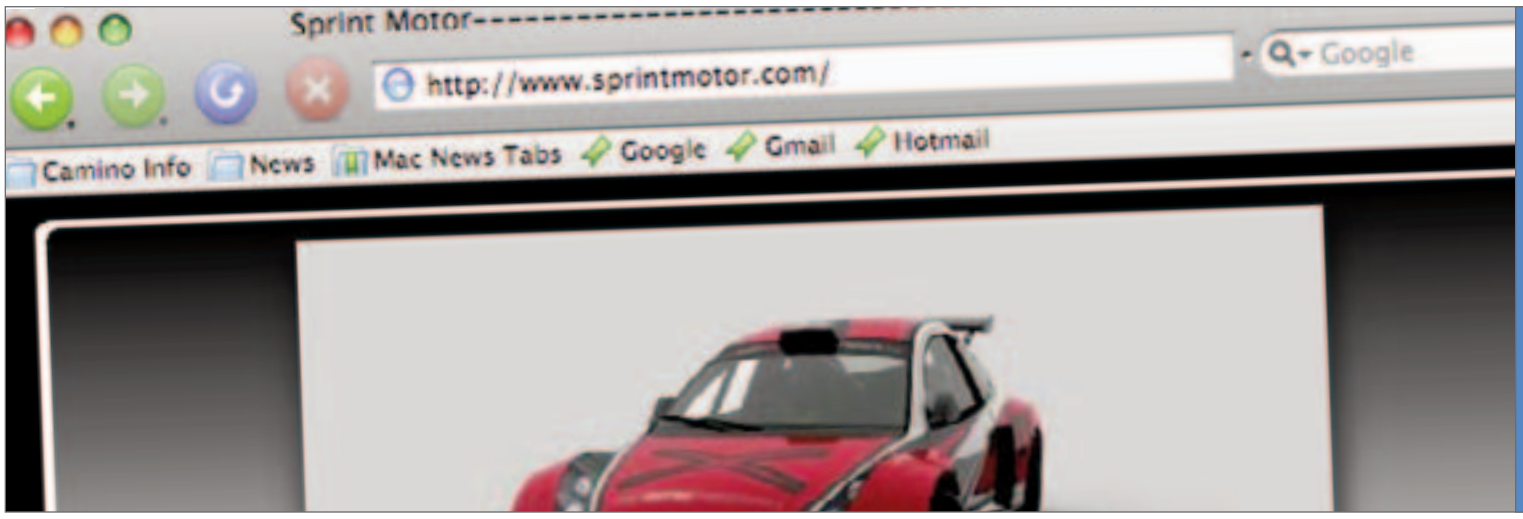
A santiago vou… paseniña

Aventurarse a facer o camiño de Santiago é algo hoxe en día moi habitual, como vén acontencedo ao longo dos séculos dende que se descubrira a tumba do Apóstolo. A pé, a cabalo ou en bicicleta son as formas que permiten obter a Compostelá, con cen quilómetros de percorrido no primeiro caso e douscentos no segundo. E… se se fai en moto? Non haberá papeis, pero si a singularidade de percorrer, directa ou paralelamente, unha ruta chea de maxia, paisaxes e xentes hospitalarias.

Pola localidade alcantina de Villena non pasa ningún dos sendeiros que levan ao coñecido sartego. Pero si que se pode chegar dende a vila mediterránea a un coñecido punto da ruta francesa. Así, pasando por Alacante, Teruel, Zaragoza e Huesca, este grupo de dez motociclistas, pertencentes ao "Moto Club Alto Vinalopó", e dúas persoas de apoio chegaron a Roncesvalles. Dende alí ao chamado Camiño Francés, pasando polas consabidas autonomías e localidades antes de achegarse ao Cebreiro. Triacastela, Sarria, Palas, Melide e Arzúa foron de obrigado paso e visita, antes de poñer o punto final frente ás históricas pedras da máis fermosa catedral galega.

Cousas do camiño

Comenzar, comenzaron dez motorizados peregrinos, pero as circunstancias da ruta impediron que todos chegaran a Compostela. Un problema físico, de hipertensión, obrigou a un dos viaxeiros a abandoar o percorrido. Outro, desgraciadamente, viu como un guiador defectuoso lle causaba unha caída, na que partía unha perna. Como dato anecdótico, os 73 anos de Justo Torrero, o máis veterano do grupo que rematou esta singular aventura aos mandos da súa Guzzi.



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

Praza do Obradoiro, punto de destino... tamén co popular Zapatones presente

mente

Lóxicos inconvenientes

Afrontar un percorrido de 1600 quilómetros en 8 tiradas, con medias de 200 diarios, tiña tamén os seus inconvenientes para estas motos de época. Buscando o asfalto de estradas paralelas ao sendeiro de peregrinación, os participantes obtiñan unha velocidade máxima de 40 km/h, que podía aumentar a 50 costa abaixo. Outros problemas eran igualmente as subidas, onde os 2 CV de potencia se quedaban curtos e os sinxelos freos a expansión de ambas as dúas rodas resultaban pouco eficaces. O escaso consumo, estipulado en 2 litros aos 100, contrarrestaba coa mínima capacidade do depósito, establecida soamente en 6.

Satisfaccións no Camiño

Facer a ruta de pelegrinaxe a Compostela é unha enchente de anécdotas no tempo que dura a viaxe. O grupo de doce alacantinos subliña, por riba de todas, o interese que amosaban veciños e foráneos en cada unha das súas paradas, recorrindo todos os que podían ás cámaras fotográficas para inmortalizar esta singular caravana de motos restauradas e valoradas en 3.500 euros.

As particularidades do grupo e o valor dos vehículos fixo especial o estadía. Deste xeito, as casas de turismo rural foron o principal recurso, buscando fundamentalmente un espazo que protexera ás Guzzi das posibles inclemencias meteorolóxicas e as salvagardara de posibles amigos do alleo. O custe individual deste evento roldou os 1.000 euros.

Ficha técnica

Motor: 46 mm
Cilindrada: 63,73 cc
Potencia efectiva: 2 cv a 5.000 rpm
Potencia fiscal: 1,32
Encendido: Volante alternador 200 A
Consumo: 2 litros ós 100
Lubricación: Mestura
Refrixeración: Aire
Embrague: En aceite
Cambio: 3 marchas, con mando a man colocado no lado dereito do depósito
Transmisión: Engrenaxe dentado helicoidal entre motor e cambio
Longo: 1,92 m
Ancho: 0,69 m
Peso: 50 kg
Rodas: Dianteira e traseira con radios e lamias de 26x1
Pneumáticos: 650 x 50
Freos: A expansión en ambas rodas, mando a man para o dianteiro e pedal para o traseiro
Instalación eléctrica: Volante alternador. Faro dianteiro de 6V e faro piloto de 12V

En 4 datos

A Moto Guzzi de 65 cc empezouse a debullar en 1943. Tratábase de facer unha moto económica para afrontar uns tempos post-bélicos. Reunións e estudos desembocaron nun prototipo que saíu de fábrica a mediados de 1945. Tras varios meses de probas a versión definitiva viu a luz en abril do 46, tendo moi boa acollida con incluso envíos mensuais de 20 unidades á Arxentina.

En España, baixo a licenza de Moto Guzzi Italia, comenzaron a súa fabricación conxunta a sevillana ISA (Industrias Subsidiarias de Aviación) e a catalá Rabassa. Do traballo entre ambas xorde a primeira Moto Guzzi Hispania en agosto do ano 49, presentando certas modificacións en relación co modelo feito en Italia.

As primeiras vendéronse a un prezo de 10.000 pesetas, sen modificarse o seu valor ata 1958, cando había que pagar 11.700 das vellas pesetas por telas. Nos seus quince anos no mercado o custe máximo alcanzado foi de 15.500 pesetas.

En marzo de 1950 venceu o contrato con Rabasa, buscando un substituto en Emtisa, que fabricou desta forma a súa primeira Guzzi Hispania, que unicamente se diferenciaba no número do bastidor.

O novo SEAT DIÉSEL fronte o de

Grazas ó concesionario de Seat Brea Motor de Santiago de Compostela tivemos a oportunidade de comparar a versión 1.9 Tdi Sport (diésel, 105 cv) coa 1.4 16v Stylance (gasolina, 85 cv) do novo Seat Ibiza con cinco portas. Non só pretendemos estudar cal sería máis rendible desde o punto de vista económico, senón apreciar as diferenzas de comportamento das dúas mecánicas sobre un mesmo bastidor e as sensacións transmitidas ó condutor.

TEXTO: Luís Penido
FOTOS: Brais García

En ámbolos casos estamos a falar dun novo modelo cunha imaxe fresca e actual, un modelo que ten bastante máis porte de vehículo compacto que a xeración anterior do Ibiza. De feito, medrou até acadar unhas dimensións de 4,05 m. de longo por 1,45 m. de alto. Esta cuarta xeración do Seat Ibiza estrea unha nova plataforma que servirá de base para os futuros Audi A1 e Volkswagen Polo.

Se atendemos á dinámica vai realmente ben, inspira moita confianza (mesmo sobre estrada mollada) xa que é un vehículo estable e perfectamente válido para un uso intensivo: ben na cidade, ben na estrada.

Os acabados exteriores e interiores son de gran calidade, achegando deportividade e vangardismo.

Agora ben, entremos no obxectivo principal desta comparativa: cal das dúas versións é mais interesante? Pois depende, porque non todo son os custos económicos de adquisición e mantemento; de certo que tamén inflúen variables coma a quilometraxe, a depreciación estimada, o tipo de condución, impostos, emisións contaminantes…

Na actual situación económica do país (que dificulta a consecución de financiamento) e tendo en conta que a gasolina de 95 octanos xa ten un prezo inferior ó gasóleo, hai que estudar a alternativa de adquirir unha versión de gasolina que xeralmente ten un prezo máis axustado.

As versións probadas á hora de comparar non foron as máis axeitadas, posto que sería máis equiparable a versión de gasolina 1.6 16v con 105 cv fronte ó 1.9 Tdi probado.

En calquera caso, o propulsor 1.9 Tdi segue amosando moito poderío dende baixos réximes e uns consumos de combustible ben axustados e non moi sensibles a unha condución "lixeira". Fronte a este, a mecánica de 1.4 16v gasolina preséntase moi suave, mais fáltalle punch. Isto é debido á escasa

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

GASOLINA

cilindrada que desenvolve un par motor moi inferior, feito que nos obriga a empregar marchas curtas se queremos recuperar velocidade con prontitude. Para moitos, esta versión pode ser potente abondo.

No referente ós consumos, na versión de gasolina son tamén reducidos a velocidades legais; ora ben, increméntanse de xeito porcentual cando espremembos as posibilidades da mecánica.

Na versión Tdi, obtivemos uns consumos medios de 5.5 litros, na de gasolina de 7.1 litros por cada cen quilómetros percorridos. Nos dous casos a velocidades normais nun ciclo combinado de cidade, estrada e autoestrada. Con todo, de realizarmos unha condución de tipo turístico (moi moi suave) as diferenzas entre un e outro posiblemente non pasasen de 1 litro cada 100 quilómetros a favor do diésel. Por iso, no caso dun condutor que realice menos de 20.000 quilómetros ó ano ou leve a cabo unha condución moi relaxada, nunca chegaría a compensar o sobrecusto da versión diésel sobre a de gasolina. Habería que propoñer un estudo económico segundo cada caso, emporiso hai que ter en conta o seguinte:

- O custo do mantemento das versións diésel habitualmente é algo máis caro.
- O desgaste das rodas dianteiras adoita ser superior nos diésel por mor do maior peso da mecánica.
- As versións de gasolina acostuman sufrir unha maior depreciación e son máis difíciles de vender coma V.O. (Vehículo de Ocasión).
- As versións diésel, ó ter mais cilindrada, adoitan pagar maiores impostos de rodaxe (I.V.T.M.).

Logo, hai moitos máis factores cun criterio absolutamente subxectivo, por exemplo o feito de que os diésel emitan moitas máis partículas contaminantes de cara á atmosfera que as versións de gasolina. Chegados a este punto, só depende da importancia que lle dea cada usuario porque o custo económico é o mesmo.

Como anécdota mesmo hai un estudo da Universidade de Zuyd que asegura que as nanopartículas procedentes da combustión do gasóleo afectan de xeito negativo á actividade cerebral das persoas que as respiran.

No caso concreto do Seat Ibiza, a diferenza de sobreprezo da versión 1.9 Tdi é de ó redor de 2.000 euros fronte á mecánica de gasolina 1.4 16v e a igualdade de equipamento. Hai que ter en conta que tamén existe un Tdi con só 80 cv e 1.400 cc, tamén temos a posibilidade dun gasolina con máis prestacións: 1.600 cc e 105 cv.

Á hora de adquirir un vehículo é recomendable unha proba dinámica para ver se a potencia dispoñible se considera abonda á hora de realizar adiantamentos ou estimar si se circula con carga habitualmente. Se esa versión é suficiente, a nosa recomendación é non adquirir unha con maior potencia, xa que ocasionará maiores custos de adquisición e mantemento ós que non se lles quitará partido dadas as limitacións de velocidade actuais.

O que nos quedou claro é que as versións diésel e gasolina cada vez están máis parellas; e no caso concreto do Seat Ibiza están incorporadas sobre un produto moi válido e case sen defectos. A polivalencia é unha das súas maiores virtudes amais dunha gran relación prezo-equipamento.

No concesionario Brea Motor teñen á súa disposición calquera das versións do Seat Ibiza para que proben -de primeira man- as gratas sensacións do novo Seat Ibiza.

A decisión é súa.

>> Tamén inflúen variables coma a quilometraxe, a depreciación estimada, o tipo de condución, impostos, emisións contaminantes…

Os acabados exteriores e interiores son de gran calidade, achegando deportividade e vangardismo

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

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

¡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

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

Bimota Tesi 3D carbono

Nun mercado cada vez máis competitivo onde priman a produción en serie e as modas que marcan os grandes fabricantes, é reconfortante atopar outras perspectivas e opcións xenuínas, é o caso da Tesi 3D. En Bimota aínda prevalecen a paixón e o amor incondicional polo exclusivo e a Tesi 3D é iso, un claro exemplo dos valores tradicionais que Bimota, emporiso aínda mantén.

TEXTO: Ray Mosquera
FOTOS: R. Mosquera/S. Motor

A Tesi 3D ten sido redeseñada, e dista moito daquel proxecto de final de carreira que fai 25 anos presentaran os seus enxeñeiros: Ugolinoi e Marconi. Conserva a esencia orixinal e monta o seu peculiar sistema de suspensión dianteira que, para esta terceira edición, se ten mellorado. O devandito método consiste nun sistema hidráulico cun monoamortecedor baixo o motor. A dirección transmítese do manillar á roda, todo por medio dunha armazón de tubos e levas que a moven dun lado ó outro. Un verdadeiro espectáculo visual e mecánico.

Á vista resulta ben rechamante, a primeira impresión é de forte pegada. Carbono, aluminio e pezas traballadas a man. Todo auténtico e singular, acorde coa imaxe da casa. Por liña e formas, encádrase no segmento *Naked*, en troques a realidade é que está nunha categoría para ela soa; sobre todo se atendemos ó seu prezo de 28.000 euros máis a súa exclusividade, pois só sairán 30 máquinas numeradas da súa fábrica.

>> Con tan só 95 cv non é quen de pór en apuros á súa particular parte ciclo, mais non nos enganemos, pódese ir moi rápido

Impresións

A proba foi no circuíto de Albacete, só se contaba cunha unidade de Tesi e agardei dun xeito paciente pola miña quenda. A primeira impresión foi unha experiencia, a moto é única. O feito de non levar *horquilla* xa a fai diferente. Toda a estrutura e complexo sistema de dirección impresiona en vivo, por describilo dalgún xeito, leva outro basculante tubular que vai da roda dianteira ó chasis e remata conectado a un amortecedor situado debaixo do motor. Sen dúbida, único.

Saio comedido e dou unhas voltas suaves para adaptarme. A toma de contacto é boa, o espazo na moto é reducido, para min abondo. A postura pide guerra, manillar baixo, estribeiras altas e xeometría en xeral para aplicarse. O motor da Tesi –proce-

Exclusividade sobre rodas

dente da Ducati multiestrada- en canto a potencia é escaso. Con tan só 95 cv non é quen de pór en apuros á súa particular parte ciclo, mais non nos enganemos, pódese ir moi rápido.

A Tesi vai francamente ben malia que, polas súas características, reacciona doutro xeito na freada; cando estás deitado vai dura coma unha pedra, facendo que as irregularidades do asfalto se noten bastante. Hai que collerlle o truco.

A estabilidade en curva é boa mais custa metela nelas, non se deixa caer de xeito doado, semella ir guiada e tende a

poñerse dereita segundo lle tocas ó gas. Nas curvas rápidas, en pleno apoio, amosaba algún rebote que o chasis absorbía sen problemas. O conxunto está moi equilibrado. Nas freadas fortes non se afunde, afeitos a outras reaccións por parte do tren dianteiro pode resultar estraño; mais ningún problema: funciona de marabilla, só é cuestión de afacerse e mudar o *chip*.

A Tesi 3D aproba con sobresaínte, só pola tradición e pola exclusividade xa é unha xoia. Se algún día vos cruzades cunha, lembrade que é máis ca unha moto… é historia viva.

Ficha técnica

Motor: 2cilindros, 4T, V90º
Cilindrada: 1.078 cc
Potencia: 95 cv a 7000 rpm
Cambio: 6 velocidades
Chasis:
Multitubular, aliaxe de aluminio
Suspensión dianteira:
Monoamortecedor Extreme
Suspensión traseira:
Monoamortecedor Extreme
Peso: 168 quilogramos
Capacidade depósito: 16 litros

STABILOBAJI ORIGINAL

>> No seu prezo, de 28.000 euros, vai a súa exclusividade. Só sairán 30 máquinas numeradas da súa fábrica

Unha corazonada, o novo Mégane

Dise que unha corazonada é un golpe que dá o corazón, unha especie de orde impulsiva que obriga a executar algo. Pois así, a xeito de presentimento dos bos é como define Renault o novo deseño do seu Mégane.

Feito para esquecer as liñas divisorias home-máquina, o novo Mégane incorpora o equipamento preciso para acadar a máxima comodidade: velocímetro de indicación analóxica e dixital, freo de aparcamento asistido, tarxeta de acceso e arrinque de mans libres con peche por afastamento, sistema de navegación Carminat Bluetooth DVD, sistema audio á carta 3D Sound by Arkamys, etc.

Outro aspecto a salientar é a seguridade do Mégane, contribúen a salvagardar ós ocupantes: airbags laterais de tórax/ cadeira de dobre cámara, dobres captadores de choque lateral…

Amais disto, cómpre louvar a conciencia ecolóxica de Renault, que fai que o seu Mégane integre compoñentes reciclables ao por punto final á súa vida nunha proporción dun 95% da súa masa. O respecto polo medio non remata aí, xa que as súas emisións son inferiores ou iguais a 120 g/km de CO2, en maior medida nos motores diésel.

Motores

É a quenda de reparar no corazón do Mégane, as motorizacións (que segundo as versións, poderán ser axustadas a unha caixa de velocidades manual ou automática de 5 ou 6 marchas). En canto ós diésel, atoparemos varias ofertas: o dCi 85, o dCi 105, o dCi 110 con filtro de partículas, o dCi 130, o dCi 160 BVM e o dCi 150 BVA.

No apartado dos gasolina haberá diversas opcións (en función dos países): 1.6 16 v de 100 e 110 cv, o 2.0 16 v de 140 cv e o TCE 180.

Haberá que agardar ó impulso Mégane. Será a partir de novembro de 2008 cando se poña á venda o 16º vehículo do plan Contrato Renault 2009, que achegará importantes avances en canto á calidade.

Citroën C3 Pluriel Charleston

O C3 Pluriel xoga todo abertamente a unha carta, a da sedución: o seu estilo, o teito de apertura eléctrica, as súas catro prazas reais e a súa polivalencia deixaranse ver no Salón de París 2008. O porqué? A casa francesa procura abraiar servíndose, unha vez máis, do acabado Charleston cun enfoque histórico: a versión do 2cv.

Dado que posúe os mesmos xenes que o seu ilustre antepasado e comparte con el os valores de creatividade, optimismo, deseño, versatilidade, diferenciación… o C3 Pluriel permítese esta pequena chiscadela de ollo para celebrar o 60 aniversario do 2 cv.

O Charleston vén equipado de serie con: pinas de aluminio de 15 polgadas e parafusos de fondo vermello, todo cun aquel de elegancia. No interior, o Charleston mestura -segundo países- o coiro nos asentos, no volante e nas portas; achega refinamento co cerco cromado dos aireados e da panca de cambios, entre outras cousas.

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

Sergio Vallejo piloto BF Goodrich

Os irmáns Vallejo tiñan de cara ó Príncipe de Asturias, un complexo dilema. As circunstancias especiais da proba – puntuable para o IRC e a Copa de Europa – facían que o seu Porsche , categoría GT, tivera que saír ó final de todo, co que isto supón en materia de sucidades e neutralizacións. A maiores, o abandono en Ferrol facíalles imprescindible competir na cita do Principado, para tentar recortar os máximos puntos posibles na loita polo título absoluto do asfalto español.

Os irmáns Vallejo foron os escollidos para este rali do IRC

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: ACPA e Vallejo Team

Sergio e Diego en acción, nas escorregadizas estradas asturianas

Ocasión moi ben aproveitada

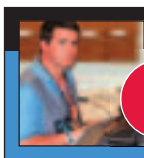
Curiosamente a súa valía e un destino chamado " BF Goodrich Drivers Team" -opción que a firma de pneumáticos propoñía en cinco ralis do IRC- cruzáronse no seu camiño. Foron elixidos, en aguerrida confrontación con pilotos como Xevi Pons ou Yeray Lemes, dispoñendo deste xeito do terceiro Peugeot 207 S2000 do prestixioso equipo belga "Kronos Racing", e compartindo estrutura co francés Nicolas Vouilloz e o belga Freddy Loix, habituais deste coñecido campionato internacional.

Tras un satisfeito test na zona cántabra de Peña Cabarga, os lucenses afrontaron un rali longo e dificultado pola chuvia de xeito considerable. De menos a máis, como é especial nel, Sergio Vallejo asinou unha completa carreira que se saldou no derradeiro intre (logo do abandono de Luís Monzón) co sétimo posto final, o terceiro dos habituais do nacional de ralis. Esta situación permitiulle obter uns valiosos puntos e retoma-lo liderado do campionato de España, a falta aínda de catro probas para o seu remate.

Basso racha as vitorias Peugeot

Fiat, a través do seu equipo Abarth e o seu piloto Giandomenico Basso, obtivo a primeira vitoria do ano no IRC, rachando así unha serie de triunfos Peugeot nas seis carreiras anteriores. O piloto do Punto Grande mantivo un interesante duelo durante as dúas xornadas de competición co francés Nicolas Vouilloz -líder do certame- ó que só avantaxou en doce segundos. Nunha proba onde as duras e variables condicións meteorolóxicas marcaron o desenvolvemento do rali, o belga Freddy Loix ocupou o chanzo máis baixo do podio, sendo García Ojeda o mellor español clasificado, no cuarto lugar. Amais de Vallejo -no citado sétimo lugar- na chegada tamén estiveron os galegos Pedro Burgo, Víctor Senra, Rubén Ojea, Esteban Núñez e César Reiriz -este na modalidade de Superrali- significando as retiradas de Roberto Blach ou Juan Casares.

Parque pechado



Miguel Cumbraos

Experiencia e xuventude

Non deu nada que falar a selección do piloto español para correr de balde un rali do IRC. Foron 41 os preseleccionados, onde había un pouco de todo, dende consolidados do volante até novos valores das canteiras actuais. Escoller a un deles na fase final -onde chegaron só cinco- resultaba unha tarefa nada sinxela para membros do equipo, patrocinador e xornalistas do motor.

Dicía Cecilio Benito naquela biblia súa chamada "Manual de ralis" que os pilotos de F-1 acadaban éxitos moi novos, pero que en ralis a experiencia era un grao. Non semellaba moi afastado da realidade o madrileño, se nos fixamos que homes con experiencia e títulos coma Miguel Campos e Patrick Snijers foron os elixidos para correr con este S2000 nas citas anteriores de Portugal e Yprès. Iso si, entrados en anos os dous.

Se alguén tiña xa quilómetros ás súas costas na listaxe de cinco finalistas ese era Sergio Vallejo. Fronte a el tres novos valores dos nosos ralis, coma o tamén galego Víctor Senra, o canario Lemes ou o madrileño Monarri, xunto co experimentado Xevi Pons. Neste caso, a decisión final -aínda que xusta- foise polos vieiros que defendía o autor do citado libro: "Sabe máis o demo, por vello que por demo" resumiriamos.

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

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

Iván Marante

Reportaxe gráfica

II *show* Freestile Santiago

XXX Rali San Froilán

Todo na casa

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: M. Cumbraos/I. Marante

Tan só precisaban certos puntos, pero que mellor broche ca unha vitoria. Nos treitos de casa, os irmáns Burgo obtiveron o sexto triunfo do ano e o título galego do 2008.

Para non faltar ó rali da casa, os irmáns Vallejo pelexaron desde o comezo; desta volta, recorrendo a un Mitsubishi de AR Vidal. Emporiso, dous pequenos incidentes fixeron que rematasen segundos.

As precipitacións dos últimos días deixaron o asfalto nun estado moi delicado

TU BODA

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

XXX Rali San Froilán

Nesta ocasión, a mecánica non traizoou ós irmáns Díaz, que se amosaron intratables no Volante RACC, obtendo do mesmo xeito a cuarta praza absoluta de xeral final.

Fernando Rico a bordo dun 206 conseguía unha fantastica segunda praza no RACC

O abandono de Vilariño e Meira (co seu merecido terceiro posto) significou o título de grupo N para Pablo Rey, e todo no seu primeiro exercicio cun Mitsubsihi.

O dominio no Trofeo Driver. Pablo Sánchez -no apartado Senior- e Antón Pérez Fojón -no Junior- foron os mellores na oferta promocional da sétima manga desta tempada.

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Máis que man, firma

Bamarti xa ten sucesor. Tamén comeza por B, chámase Burgo (de nome Pedro) e este ano foi, sen ningún xénero de dúbidas, o mellor no asfalto galego. Aínda con dúas probas por diante, o lucense xa sentenciou o título; será o primeiro autonómico da súa carreira, logo de vencer nas seis citas que rematou.

Lugo, que festexaba o seu trinta aniversario, honrou do mesmo xeito a Pablo Rey. O de Fene -con traballada experiencia en copas de promoción- apostou por un Lancer de grupo N e as cousas saíronlle ben. Xogando a arma da regularidade e vendo como rivais de peso ían caendo, o ferrolán asinou xa o título da produción autonómica.

Por diante. De confirmarse, o galego de ralis fica só coas citas de Baixa Limia e Santiago, onde aínda quedan flocos por determinar. Un deles: o sempre interesante Volante RACC, o outro: o escalafón inferior coñecido como Trofeo Driver. Ocasión de seguir vendo carreiras na parte outonal do ano deportivo.

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

Gran Premio de Europa de F-1

E o soño fíxose realidade

Valencia STREET Circuit

Ao grande. Deste xeito o novo trazado español, situado no porto de Valencia, recibiu o seu bautismo, acollendo o GP de Europa de F-1. Xente, glamour, pero tamén erros de xuventude, propios nun debut de tanta envergadura. Resumo das cinco carreiras desenvoltas no agardado circuíto urbano da vila mediterránea, forte aposta polo mundo da competición ao máximo nivel.

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Valencia Street Circuit/GTSport/Porsche/SuperCup&BMW Motorsport

Era, evidentemente, o prato forte e o eixo central de todos os intereses desta pista. É, neste caso, somentes tivo un nome, o do brasileiro de Ferrari Felipe Massa. Pole, volta rápida e vitoria incontestable. Hamilton e Kubika subiron igualmente ó pódio, onde non puido estar Alonso, que partía duodécimo e foi eliminado no primeiro xiro.

Mellor imposible para Adrián Campos e o seu equipo en GP2. Na segunda cita nun circuíto valenciano, o equipo local levouse as dúas vitorias, a primeira para o ruso Petrov e a segunda para o italiano Di Grassi. Imposible pedir máis.

Na súa xa contrastada traxectoria a Fórmula BMW era a primeira vez que ofertaba unha carreira nun circuíto urbano, saldándose con vitorias repartidas. A primeira correspondeu ó brasileiro Geromini –no centro da imaxe– sendo o mexicano Gutiérrez, a esquerda, o mellor na segunda.

Os aguerridos valores da Fórmula 3 nacional xa competiran neste trazado, no pasado xullo, na proba de lume do mesmo. Nesta única carreira no marco do Gran Premio de Europa vitoria para o noruego Ebbesvik e liderato agora para o francés Panciatti. Subliñar que o seu compañeiro de equipo, o lucense José Antonio Alonso, foi o mellor dos pilotos galegos.

Os espectaculares Porsche da Supercup tamén tronaron en Valencia, como fixeran igualmente nas rúas de Mónaco, por citar outro glamouroso percorrido urbano. O español Guerrero meteuse noveno nunha carreira que venceu o holandés Bleekemolen.

A montaxe valeciana en cifras

- 5.475 mts de corda
- 321 km/h de velocidade máxima
- 95,2 km/h de velocidade mínima
- 201, 3 km/h de velocidade media
- 15 metros de ancho máximo de pista
- 12 metros de ancho mínimo de pista
- 11 curvas a esquerda
- 14 curvas a dereita
- 657 metros de lonxitude de pit-lane
- 112.000 espectadores máximo
- 2.900 muros de cemento
- 11 quilómetros de lonxitude de muros
- 1.4 quilómetros de pianos
- 54.000 pneumáticos de protección
- 3.000 axentes da Garda Civil
- 1.700 membros da Policía Local
- 1.100 números da Policía Nacional
- 1.200 encargados do control de acceso ao recinto
- 225 voluntarios de Protección Civil
- 200 persoas de Valmor Sports
- 200 informadores para guiar aos afeccionados
- 750 comerciantes nas carpas de servizos
- 1.267 profesionais da hostelería
- 70 azafatas

Ollos de pit-lane

O primeiro paso

Volveu a F-1 a España, agora refrendando aquilo de "dous mellor ca un". Se antes Montmeló era a clara referencia, dende este exercicio Valencia súmase ó Continental Circus como mínimo ata o 2015.

Primeira edición no asfalto mediterráneo do noso país do bautizado Gran Premio de Europa, que ao final respondeu ás pautas buscadas: bancadas que se encheron o domingo, forte tirón mediático, glamour á monegasca e moito famoseo nas zonas VIP. No eido deportivo sosa carreira, con Alonso fóra dende o inicio, Massa marcando as pautas de principio a fin.

Valencia deu o primeiro paso, aínda imberbe, falto –loxicamente– das grandes citas exemplares. Localidades que teñen que mellorar a súa área de visión ou retransmisión televisiva que deberá amosar outros planos, son dúas deficiencias normais de xuventude, que os ilusionados e ben respaldados organizadores, deberán retocar nesa singular percura do Mónaco do século XXI… pero á valenciana.

Miguel Cumbraos

XIII Autocross Arteixo

Espectáculo na pista, reparto nos pódios

TEXTO: Miguel Cumbrados
FOTOS: Sprint Motor

A pares, no campionato de España. Dúas vitorias para galegos e outras dúas para cataláns. Como acontecera con Montalbán en TT, Serrat impuxo o seu Saxo na División 2 A pese á presión dos locais Queijo e Lista.

Arteixo permitiu a participación dos Fórmula TT, que non contan no nacional, e que son os vehículos máis potentes do lote. Pablo Fernández, na foto, pasou a bandeira axedrezada o primeiro, pero unha penalización deulle a primeira praza a David Pascual.

Dúas mellor ca unha. Así foi porque o coruñés Sergio Cancela e o seu 106 asinaron a vitoria na categoría 2, obtendo o segundo triunfo galego do día.

Racha rota en kartcross. Desta volta non houbo vencedor galego, tras varias edicións con triunfos dos nosos. O catalán Montalban e o seu Demon Car lideraron no trazado coruñés, nembargantes secundado no pódio polos autonómicos Héctor López e Eduardo Mosquera.

Nun ano afastado dos ralis por males presupostarios, Amador Vidal está atopando no autocross unha segunda vía… de éxitos. En Arteixo venceu na categoría dos máis potentes turismos, tras un interesante duelo con Tito Rodríguez. Este último, cun 206, tivo que ceder por un conato de incendio.

Dende os boxes

Por Miguel Cumbraos

Aínda máis

Que dicir da manga do nacional no circuíto José Ramón Losada? Pois que cada ano supérase a ela mesmo, en todos e cada un dos apartados que xiran ó redor dunha cita de motor.

Coidada organización, impresionante grella de inscritos –desta volta con portugueses, aínda que fallaron os franceses– público fiel e entregado, carreiras de gran nivel e moita tensión. En resumo un espectáculo total, que craro está sáldase como a cita estatal máis valorada polos participantes.

A edición que se ven de desenvolver tivo tamén crara cor galega, con vitorias e pódios en todas as categorías existentes da regulamentación española. Amador Vidal, dando pasos nesta modalidade, e Sergio Cancela, xa con máis historias nela, venceron con clase, vendo igualmente como outros compatriotas acadaban prazas de honra nunha modalidade con moito seguidor na nosa autonomía.

TODA LA GAMA SEAT POR 60 EUROS/MES PRIMER AÑO
SIN ENTRADA Y SEGURO DE REGALO
Y ROCK'N'ROLL
SEAT
Regalo de Seguro a Todo Riesgo durante el primer año, con franquicia de 360 € para mayores de 25 años y de 600 € para menores de 25, válido para particulares o autónomos, para motores hasta 140 CV, ofrecido por Zurich. Oferta válida hasta fin de mes para vehículos financiados a través del producto Operación Rock&Roll. Consumo ponderado: 3,8-11,6 l/100 Km. Emisiones CO2: 99-274 g/Km. Imagen acabado Cupra.
compostelamotor.seat.es
COMPOSTELA MOTOR, S.A. C. MILLADOIRO - BALCAIDE, S/N - SANTIAGO DE COMPOSTELA - TELF. 981 53 12 43 - ABIERTO SÁBADO TODO EL DÍA

Os máis aventureiros no Museo de Audi

A exposición "Viaxe ó fin do mundo -expedicións lendarias e viaxes lonxanos-" abriu as súas portas ó público no Museo Mobile de Audi, en Ingolstadt (Alemaña). A mostra, que poderá visitarse ata o 7 de xaneiro, está composta por 12 extraordinarias expedicións en automóbil que realizaron osados condutores ó redor do mundo. Tamén hai un espazo reservado para quen circunvalaron a terra en barco, bicicleta, avión ou a pé. A curiosidade do home por descubrir lugares lonxanos está ligada á historia da mobilidade e é a que permitiu o desenvolvemento dos medios de transporte. Dende que se inventou o automóbil, a xente utilizouno para alcanzar os seus soños.

En 1888 Bertha Benz organizou unha viaxe secreta no auto de motor patentado polo seu esposo. O deserto do Sáhara foi atravesado en 1922 por un incipiente todoterreo, o Citroën Autochenille B2, que tiña unha especie de orugas en lugar de rodas na parte traseira. Os seus dous pilotos franceses, percorreron os 3.200 kms en 3 semanas e alcanzaron unha velocidade máxima de 25 km/h. O vehículo orixinal, chamado o 'Scarabée d'Or' (Escaravello de Ouro) é un dos autos que está na exposición do Museo Mobile de Audi.

O vehículo do expedicionario Max Reisch é outra extraordinaria xoia da mostra que se encontra en moi boas condicións. Max Reisch embarcouse nunha expedición para atravesar Asia nun Steyr Type 100 austriaco. Co seu automóbil de 32 cv deseñado por el mesmo, Reisch percorreu os 40.000 kms dese continente en dúas semanas.

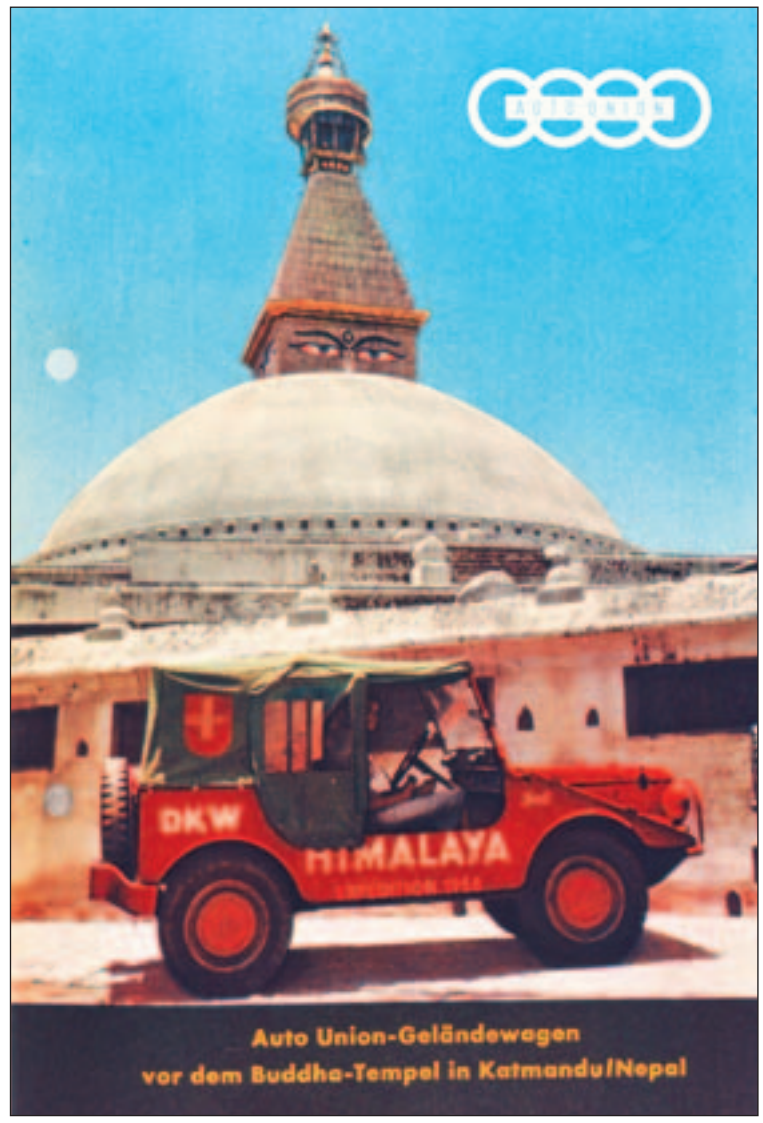
A viaxe realizada polos checos Miroslav Zikmund e Jiri Hanzelka foi incluso máis dantesca. En 1947 deron a volta ó mundo nun Tatra Type 87. O vehículo tiña un avanzado deseño aerodinámico, suspensión independente, aire acondicionado e un motor traseiro de oito cilindros en V. O Tatra tardou 3 anos no seu percorrido de 90.000 kms por África e América sen ter grandes problemas.

Aventuras dos catro aros

Os vehículos que conformaron a empresa dos catro aros (Audi, DKW, Horch e Wanderer) tamén se embarcaron en inolvidables viaxes ó fin do mundo. Catro deles se exhiben no Museo Mobile de Audi.

Entre 1935 e 1936 Paul Hartlmaier percorreu 18.000 kms nunha viaxe pola India en 3 versións diferentes do DKW F5 Meisterklasse para promover o eslogan "Tres veces 20 cabalos de potencia". Como ningún deses aínda existe, na exposición está unha reconstrución idéntica do modelo DKW F5 Meisterklasse, un sedán convertible de catro prazas do ano 1935.

O DKW Munga foi un vehículo off-road moi popular en numerosas expedicións, incluídas unha ó Himalaia e outra ós Andes peruanos. En 1978, dous Audi 100 de produción de serie con motores diésel percorreron 30.000 kms ó redor do mundo en 66 días. Ademais dun DKW Munga e un Audi 100, na mostra tamén se exhibe o Audi A4 co que Gerhard Plattner percorreu en 1995 a ruta Panamericana dende Alaska ata Terra do Fogo en 20 días.



Auto Union-Geländewagen vor dem Buddha-Tempel in Katmandu/Nepal

Aventureiros sen automóbil

Adicionalmente, a exhibición da espazo a aqueles aventureiros que fixeron as súas viaxes sen automóbil. Entre eles, Ferdinand Magellan, que navegou ó redor do mundo en 1519 e 1522, e Friedrich Gustav Kögel, quen deu a volta á terra a pé a finais do siglo XIX.

Tamén hai espazo para Heinrich Horstmann, que deu a volta ó planeta nunha bicicleta pioneira de 1895.

Finalmente, a exhibición inclúe un modelo do Messerschmitt ME 108 "Taifun" no que a aviadora Elly Beinhorn se converteu na primeira muller en dar a volta ó mundo soa nun avión.

NUEVO FIAT SCUDO. ACOSTUMBRADO A LOS GRANDES PREMIOS.
INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR
Fiat Scudo.
Van of the Year 2008.
Motores Multijet Euro 4 de hasta 136 CV con 320 Nm de par motor.
Hasta 9 plazas y 1.239 l. de capacidad de maletero en la versión pasajeros.
Hasta 1.200 kg de carga y 7 m³ de volumen de carga en la versión cargo. Desde 14.600 €*
Periodistas especializados de 20 países europeos han votado al Nuevo Fiat Scudo como el mejor vehículo comercial de 2008.
* PFF, Transporte y Promoción incluidos. IVA e IEDMT no incluidos. Oferta válida hasta 31/03/2008.
www.fiatprofessional.es
DESDE SIEMPRE VEHÍCULOS COMERCIALES
FIAT PROFESSIONAL
NOYASTAR, S.L.
Vía Edison, 3 - P.I. El Tambre
Tel. 981 57 77 78
Santiago de Compostela.