Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Hyundai i30

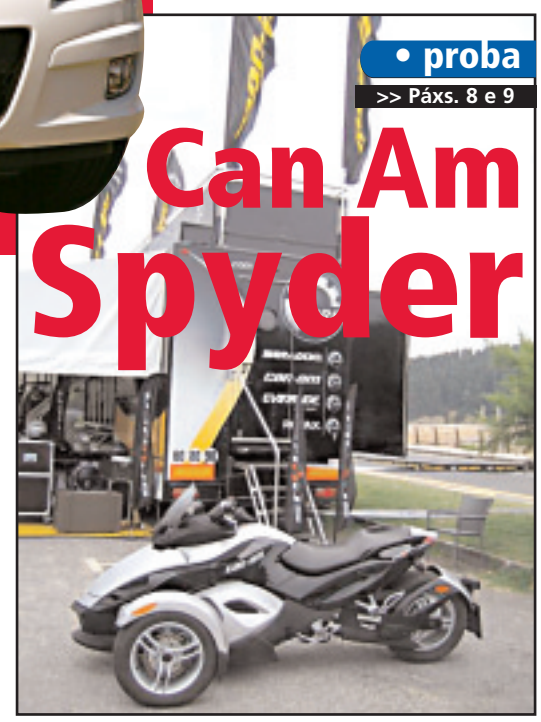
Comeza unha nova era

• proba
>> Páxs. 12 e 13

AVE >> Páx. 2
Novas >> Páxs. 5, 6 e 7
BMW 130*i* >> Páxs. 14 e 15
Exposición >> Páx. 19
Competición >> Páxs. 20, 21, 22 e 23

• proba
>> Páxs. 8 e 9

Can Am Spyder



• proba
>> Páxs. 11 e 12

Gilera Fuoco 500

Encontros na terceira fase

O **presidente** da **Xunta** afirma que **Galicia** obterá dos **Presupostos do Estado** as achegas necesarias para ter o **AVE** no **2012**

O titular do Goberno galego, Emilio Pérez Touriño, reclama do Estado un esforzo investidor "potente, reiterado e sistemático" para que Galicia poida sacar adiante todos e cada un dos proxectos vitais e decisivos para o país, entre eles acadar que o AVE de conexión coa meseta sexa unha realidade en 2012. Durante un almorzo con xornalistas celebrado en Madrid, o presidente galego asegurou que o titular do Goberno español, José Luís Rodríguez Zapatero, reiteroulle o compromiso do Goberno que preside para dedicar a Galicia nos orzamentos do vindeiro ano o 8% do investimento territorializado.

"Estiven co presidente do Goberno, José Luis Rodríguez Zapatero con quen tiven a oportunidade de falar e creo con toda claridade que imos acadar ese compromiso histórico, de que por terceiro ano consecutivo os orzamentos do Estado para Galicia acheguen o 8% do investimento territorializado", aseverou Pérez Touriño lembrando que isto supón máis da achega da comunidade galega respecto ao seu PIB ou peso poboacional.

"Dende o primeiro día do Goberno Zapatero e desde o primeiro día do meu Goberno planteamos e reclamamos que Galicia debía ter unha achega superior á economía e superior á súa poboación, polo tanto unha discriminación positiva no terreo do reequilibrio e cohesión social. E témolo conseguido e volverémolo conseguir", afirmou Pérez Touriño insistindo en que "teremos ese 8% que nunca tiveramos e estivemos moi lonxe de telo en anos anteriores", dixo en referencia aos mandatos do Partido Popular.

O presidente galego quixo salientar que máis importante que lograr ese 8% é que se manteña "unha estabilidade orzamentaria e que Galicia de xeito sistemático e constante teña unha parte substancial da tarta orzamentaria do Goberno español".

AVE no 2012

Na súa intervención, o presidente da Xunta remarcou que "Galicia terá as partidas orzamentarias que necesita para que todos e cada un dos proxectos estratéxicos, vitais do país, que dependen do Estado, teñan dotación orzamentaria", entre eles, o proxecto de alta velocidade a Galicia, que estará operativo en 2012.

Neste sentido, Pérez Touriño indicou que o Goberno que preside está a traballar "sen desmaio" para conseguir que o AVE chegue á comunidade galega na data prevista, no 2012, e comunique as principais cidades con Madrid en 3 horas.

"Conseguir o AVE para 2012 é un obxectivo importante e no que hai que poñer cada ano, como estamos a facer, todo o esforzo", aseverou lembrando que é un obxectivo posible.

Fomento "debe e pode"

Emilio Pérez Touriño referiuse a que as obras do AVE están moi avanzadas, agás na parte central, no treito Ourense-Lubián e Lubián Zamora. Nesta liña lembrou que os proxectos no treito de Zamora a Lubián xa están realizados e que, polo tanto, "Fomento debe e pode adxudicar esas obras no ano 2008", xa que hai o proxecto, indicou e o que falta "é sacalo a concurso". Touriño subliñou a este respecto que o que hai que conseguir agora é que no ano 2008 se liciten e se adxudiquen as obras "desde Zamora ata Lubián.

Respecto ao treito Lubián-Ourense, o presidente galego sinalou que se están a realizar os proxectos, que algúns deles estarán listos a mediados do vindeiro anos e que, polo tanto, espera que en 2008 xa se poida licita e adxudicar algunha obra.

"Queda Ourense-Lubián, Lubián-Zamora e se conseguimos que o ano que vén se liciten as obras nesa parte central, temos ata o 2012 para executar ese treito".

"O 2012 é posible –reiterou-, pero o que hai que conseguir é un esforzo investidor do Estado potente, sistemático e reiterado cada ano. Ese é o noso desafío. É unha meta ambiciosa, pero é o que nos propoñemos", concluíu ao respecto lembrando que existe a vontade e o esforzo "para que cada ano se vaia avanzando nesta dirección".

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

Son culpables ou inocentes os vehículos de dúas rodas?

Parece que os gobernantes non saben que facer cos vehículos de dúas rodas. Unhas veces queren fomentar o seu uso, polas vantaxes que iso supón para o tráfico e polo seu reducido consumo, e outras póñenas como as culpables do incremento dos sinistros.

Un tema que nunca se abordou en profundidade, pois ata o momento o debate segue aberto. Empezando polos ciclomotores, unha pequena máquina que pode ser ideal para iniciarse na mobilidade urbana ou fatídica. Todo depende de como se acceda a este primeiro nivel de mecanización e de como se utilice. Así e todo, son moitos os rapaces que se inician na condución dun ciclomotor de mala maneira. A través dun amigo ou collendo un "vespino", ás agachadas dalgún coñecido ou familiar. Unha vez aprendido máis ou menos o seu uso, unha licenza daralle permiso legal para circular entre outras máquinas máis grandes e fortes, onde no caso dunha colisión o perdedor será o usuario do ciclomotor.

A última normativa que permite conducir motos de ata 125 centímetros cúbicos co carné de coches é arriscada e pode conducir a desgraciados equívocos, como é o de que unha persoa con experiencia na condución de vehículos de catro rodas pense que ten formación suficiente para dominar e manexar un de dúas rodas. Un erro que moitos pagaron caro. A condución dunha moto require unha destreza e outros hábitos que non se utilizan cando conducimos un automóbil.

Con erros deste tipo chegamos a un mapa de sinistros actual que preocupa, e moito, ao actual Goberno. Tanto é así que proximamente se modificarán as condicións para acceder ás distintas cilindradas de motocicletas e de ciclomotores. Empezando pola idade de acceso a estes vehículos, que será de 16 anos para conducir un ciclomotor ou unha motocicleta de ata 125 centímetros cúbicos. Para esta última necesitará obter o carné A1.

Caemos no risco de que todas estas reformas volvan a ser un experimento para ver se os datos de sinistralidade das dúas rodas baixan. De non ser así, seguramente de aquí a uns anos se volverá a reformar completamente o acceso aos carnés de motos.

Necesitamos saber se as motos son as culpables, ou pola contra, a normativa e a educación viaria do resto dos condutores de vehículos de catro rodas, moitos dos cales mostran un irrespectuoso comportamento cos motoristas, fan que as estatísticas de sinistros sexan alarmantes. Para isto o Goberno necesita moitos máis datos e contar con todos os colectivos posibles para buscar solucións a este problema e poñer as bases dunha normativa real e cun amplo futuro, de tal xeito que un vehículo de dúas rodas signifique comodidade e gozo na súa condución.

O de agora pode ser un "parche" para ir tirando. Así non saberemos se son culpables ou inocentes os vehículos de dúas rodas.

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 Lembranza
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 e Rodrigo Medina.

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

D. Tráfico e D. Prudencio

D. Prudencio: Os motores diésel teñen fama de robustos pero ¿cales son as atencións que lle debemos procurar?

D. Tráfico: O servizo periódico que require todo propulsor diésel baséase, principalmente, en dous coidados especiais: substitución dos elementos filtrantes do combustible e limpeza e comprobación periódica dos inxectores.

D. Prudencio: Cada cantos quilómetros se recomenda cambiar os elementos filtrantes?

D. Tráfico: Tendo en conta as estreitas tolerancias de fabricación dos inxectores e da bomba de inxección, e a precisión con que tales elementos foron construídos, os equipos diésel son moi sensibles ás impurezas que poida presentar o combustible. Por iso, a substitución do filtro debe facerse cada 80.000 quilómetros, salvo que o fabricante aconselle outro prazo.

D. Prudencio: Xa coñecemos un dos puntos sensibles dos motores diésel, ¿algún outro punto a ter en consideración?

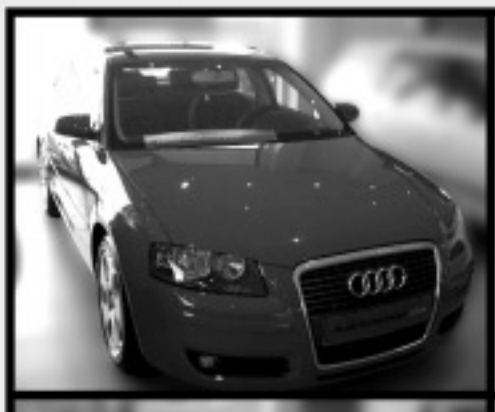
D. Tráfico: O sistema de inxección, sensible ás impurezas do combustible, tamén o é á presenza do aire co circuíto mesturado con gasóleo. O aire non dana o sistema, pero é a causa de irregularidades no funcionamento do motor e, sobre todo, poden dificultar o arrinque. Todas as conexións do circuíto de alimentación deben ser perfectamente herméticas para evitar a máis mínima entrada de aire.

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

Brea
CIUDAD DEL TRANSPORTE -B2
POLÍGONO INDUSTRIAL DEL TAMBRE. 15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
TEL. 981 55 77 00 / FAX. 981 55 77 03
www.grupobrea.com
autocasion@grupobrea.com

AUTOCASIÓN
Vehículos de Ocasión garantizados

¡¡¡NO DEJES ESCAPAR ESTA OPORTUNIDAD!!!



AUDI A3 Sportback
2.0 TDI 140 cv
P.V.P. 24.500 €
AÑO 2006
BARRAS CROMADAS
ESP, ABS
CLIMATIZADOR
LLANTAS DE ALEACIÓN

AUDI A4 Avant
2.0 FSI
P.V.P. 32.900 €
AÑO 2006
PAQUETE S-LINE
QUATTRO
CAMBIO TIPTRONIC
CLIMATIZADOR
TEMPOMAT

AUDI A8 3.0 TDI
Tip Quattro
P.V.P. 58.500 €
AÑO 2006
TAPICERÍA DE PIEL
FAROS DE XENON
MMI
TEMPOMAT
NAVEGADOR

AUDI Allroad
2.5 TDI 180 cv
P.V.P. 33.900 €
AÑO 2005
TAPICERÍA DE PIEL
FAROS DE XENON
CAMBIO TIPTRONIC
QUATTRO
SUSPENSIÓN NEUMÁTICA

- Garantía con cobertura europea
- Asistencia 24 horas

Novo Kangoo, máis práctico

O Novo Renault Kangoo, máis próximo ás expectativas das familias, retoma as calidades do Kangoo e as optimiza nun proceso de calidade, comodidade e practicidade. Cunha lonxitude de 4.213 mm, o Novo Kangoo seduce coa súa liña absolutamente moderna, alegre e entusiasta. A súa parte dianteira curta e robusta permíte-lle ofrecer un habitáculo luminoso, calidade reforzada grazas a un gran parabrisas avanzado de tipo monovolume. As súas grandes portas esvarantes dotadas de cristais que se entreabren ou baixan, segundo as versións, dan paso a un interior completamente deseñado de novo.

O fabricante francés aproveitou a mostra de Frankfurt para amosarnos por onde pode ir o futuro deseño deste práctico automóbil co Kangoo Concept.

Jumpy Océanic

Citroën presentou o Jumpy Océanic no Salón de Francfort. Este vehículo é a unión perfecta entre un 'combi' clásico e unha autocaravana. Equipado cunha banqueta traseira de 3 prazas, que se transforma en cama, e cunha mesa plegable deslizante, o Jumpy Océanic permite escaparse sen problemas durante toda unha fin de semana. Este modelo dispón de dous asentos dianteiros xiratorios, dunha mesa central plegable deslizante e dunha banqueta traseira de tres prazas tamén deslizante que se pode transformar en cama para dúas persoas. Ademais, como opción, existe a posibilidade de engadirlle dous asentos na segunda fila. A banqueta de tres prazas desprázase entón á terceira fila, onde tamén é posible transformala en cama.

O Jumpy Océanic estará dispoñible en versión curta ou longa e cunha ou dúas portas laterais deslizantes. Ofrecerase con dous motores diésel: 2.0 HDi 120 e HDi 140 FAP.

O Corsa Cumpre 25 Anos

O Opel Corsa cumpre 25 anos: O 30 de agosto de 1982 iniciouse a produción do Corsa na Planta de General Motors España en Figueruelas (Zaragoza). Este aniversario coincide coa produción na Planta de Figueruelas da unidade oito millóns das catro xeracións deste modelo de grande éxito. Este automóbil, un Corsa OPC de cor vermella con motor ECOTEC 1.6 litros turbo de 192 CV, é o Corsa máis potente xamais fabricado en serie.

Novo Audi A4

En comparación co modelo predecesor, as proporcións do A4 atópanse nunha nova relación deportiva. O voladizo dianteiro viuse drásticamente recortado, o capó do motor e a batalla, polo contrario, incrementaron notablemente a súa lonxitude. Na cadea de transmisión, o diferencial intercambiou a súa posición co embrague ou o convertedor de par, co que o eixe dianteiro puido desprazarse 154 milímetros para diante. Esta innovadora solución permite un perfecto equilibrado das cargas do eixe.

Este novo modelo chega aos concesionarios con cinco potentes e refinados motores, todos eles de inxección directa; tanto os de catro cilindros como os motores V6 TDI incorporan turbosobrealimentación.

O lanzamento ao mercado terá lugar a finais de novembro, o prezo básico en Alemaña será duns 26.000 euros.

Nova Gamma SAAB 9-3

A nova gamma Saab 9-3 preséntase máis atrevida, cunha aparencia con maior personalidade, reflectindo unha serie de melloras nos grupos propulsores que inclúen a introdución da tracción aos catro rodas e motores diesel, gasolina e BioPower (E85) máis potentes.

O distintivo deseño do frontal, inspirado no premiado concept car Aero X de Saab, está deseñado para reforzar a imaxe deportiva da gamma. Isto anuncia a introdución dunha colección de propulsores de tres tipos de combustible que agora inclúe un innovador 180 CV, un 1.9 turbo diésel con dobre turbocompresor, un mellorado 280 CV, un motor gasolina 2.8V6 turbo e unha opción adicional do Saab BioPower 2.0t de 175 CV, que desenvolve 200 CV con combustible E85.

RENAULT Laguna Cupé Concept

O Renault Laguna Cupé Concept, que se presentou en Alemaña, simboliza para a firma do rombo a visión do cupé gran turismo e deportivo de gamma alta. Destinado a un público preocupado pola prestación e o pracer de conducir nun entorno selecto, o Cupé Concept aúna con éxito tecnoloxía e elegancia. Susténtase sobre o novo chasis «Active Drive» con catro rodas directrices e alberga unha motorización V6 dci inédita desenvolvida no marco da alianza Renault-Nissan.

Hyundai i30 familiar

Subaru Impreza

Lancer Sports Sedán

Hyundai mostrábanos no Salón de Francfort a versión familiar do i30. Este vehículo empezará a comercializarse no primeiro trimestre do vindeiro ano. Equipará motores tanto de gasolina coma de gasóleo, todos eles cunha configuración de catro cilindros e unhas potencias que van dende os 90 ata os 143 cabalos.

Entre outros elementos de seguridade o Hyundai i30 CW levará airbags frontais, laterais, de cabeza, control de estabilidade e de tracción.

Subaru presentou a terceira xeración do Impreza no mercado europeo. Desenvolvido sobre o concepto dun deseño novo e máis refinado para o confort, o Impreza virá equipado con motores 1.5 e 2.0, empregando os dous o sistema Subaru Symmetrical AWD.

Previsto o seu lanzamento para comezos do vindeiro ano, o Lancer Sports Sedán (4,57 m longo x 1,76 m ancho), conformará unha familia de coches con calidades dinámicas acorde ao que o seu deseño promete, en todas as súas variantes e versións. A gamma arrincará cunha versión de acceso de 1.5 litros, pasando por motorizacións de 1.8 l. gasolina e 2.0 l. diésel (segundo mercados), ata o novo supercoche Lancer Evolution, por primeira vez integrado e formando parte da nova familia Lancer.

DESGUACE ECOLÓXICO

Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHICULOS
www.trameve.com
Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña

GRUPO COGAMI
Galega de Economía Social

- Venda de Recambios de Ocasión para o automóbil Garantidos
- Recollida de Baixas e Sinistros
- Servizo privado de Grúa

Tel.: 981 554 707
607 273 660

Fax: 981 554 156
E-mail:tratamiento@cogami.es

Can Am Spyder

Ramiro Santos
TEXTO E FOTOS

Tivemos oportunidade de probar o novidoso produto da marca canadiana BRP en Bilbao, dentro dunha xira que está a mostrar por diversas cidades e países unha nova alternativa sobre tres rodas, que promete diversión e exclusividade. Trátase do Can Am Spyder, un espectacular e chamativo vehículo, tipo "trike", pero levado ao extremo. Unha aposta de BRP, máis coñecida no campo dos quads e motos de neve e auga que por esta nova creación súa... de momento. Impresiona ter diante o Spyder, coa súa aparencia deportiva, agresiva e dinámica. O certo é que hai que velo de perto! Pero aínda que o miredes ben, seguiredes coa dúbida de que é exactamente. Non é un coche, aínda que a marca recorre ao concepto roadster para definilo, nin unha moto, polo parecido que lle encontremos, que algún ten. O que si é unha máquina nova de goce sobre rodas, neste caso tres.

O ser do Can Am Spyder ven definido polo que a marca dá en chamar o "Factor Y". Fai referencia gráfica ó deseño do robusto e lixeiro bastidor SST, que envolve ao motor e sitúa as tres rodas en cadanseu extremo. Este conxunto ve favorecida a estabilidade e a condución ó ter un centro de gravidade baixo.

En canto ao propulsor que o move, é o BRP-Rotax 990 (998cc.), un bicilíndrico en V de 106 CV a 8.500rpm, co avanzado sistema EFI de inxección electrónica. Un motor máis que probado, xa que –con 140 CV- é o que monta a Aprilia RSV 1000. Ten un cambio manual de cinco velocidades máis marcha atrás, e tracciona a través dunha novidosa correa reforzada de carbono acoplada a unha espectacular e ancha roda traseira. Estase barallando a posibilidade dunha futura versión automática.

Este propulsor move con soltura os máis de trescentos quilos do Spyder, pero aínda así agradécese a marcha atrás, imprescindible para manobrar. A súa inserción require das dúas mans, por seguridade. Hai que ter metida a primeira marcha e apretado o embrague mentres accionas a palanquiña "R" do puño esquerdo coa man dereita, logo engranar de novo o cambio cara abaixo. Desengránase só co xesto de subir a punto morto. O resto dos mandos non plantea dificultade de manexo.

O Can Am Spyder é un concepto innovador en moitos aspectos. Tamén en seguridade. De feito, unha serie de dispositivos electrónicos, agrupados baixo o nome de "Sistema de Estabilidade do Vehículo" (VSS), ofrécenos unha condución doada e, ante todo, segura: o Control de Estabilidade (SCS) contribúe a manter a traxectoria correcta en caso de manobras evasivas. O sempre desexable ABS actúa nas tres rodas a un tempo. O Control de Tracción (TCS) evitará calquera derrapaxe ou perda de tracción da roda propulsora traseira cando nos excedamos co gas ou esta queira perder adherencia co chan. Dito isto, debemos engadir que o persoal de BRP nos asegurou con rotundidade que o Can Am Spyder non envorca. Nós crémolo.

Outro sistema interesante, neste caso antirroubo, é o DESS, grazas ó cal a chave codificada electronicamente impedirá o seu arrinque indebido.

En canto a estética a parte frontal é aparatosa. Entre as dúas rodas do eixo dianteiro o Spyder aloxa un oco a modo de maleteiro, de 44 litros, ideal para dous cascos ou algo de equipaxe ocasional.

Botemos un ollo ó corpo tra-

seiro do Can Am Spyder. Resultaranos familiar en estética, aínda que de liñas máis radicais e dinámicas cas dunha moto "normal", rematadas polo grande escape no lado dereito e o impresionante conxunto de roda e transmisión.

En conxunto é impresionante e non deixa indiferente, obriga a fixarte nel e dun vistazo non es quen a interpretalo por completo.

Dicir que quen se anime a ir de paquete terá garantía de comodidade grazas ao asento un nivel máis alto, unhas estribeiras cómodas e a boa altura e unhas asas de bo tamaño e a man. O respaldo é opcional.

Rodando

Nada máis montar no Can Am Spyder teremos que ser quen de acostumarnos a certas cousas. A primeira, a non separar os pés dos estribos, xa que con tres rodas non precisamos apoio no chan. Acomodámonos no asento, amplo e cómodo para dous, e buscamos o manillar para probar a dirección. Esta monta un Sistema Dinámico de Asistencia (DPS), variando a súa dureza en función da velocidade, carga e potencia.

Diante nosa, no centro do guiador, a ubicación da chave de arrinque. Baixo a viseira parabrisas, na ubicación tradicional, dous grandes e claros reloxos escoltando outra gran pantalla dixital. Neles teremos toda a información necesaria: Velocidade, revolucións, contaquilómetros, marcha engranada, avisos varios e diagnóstico xeral.

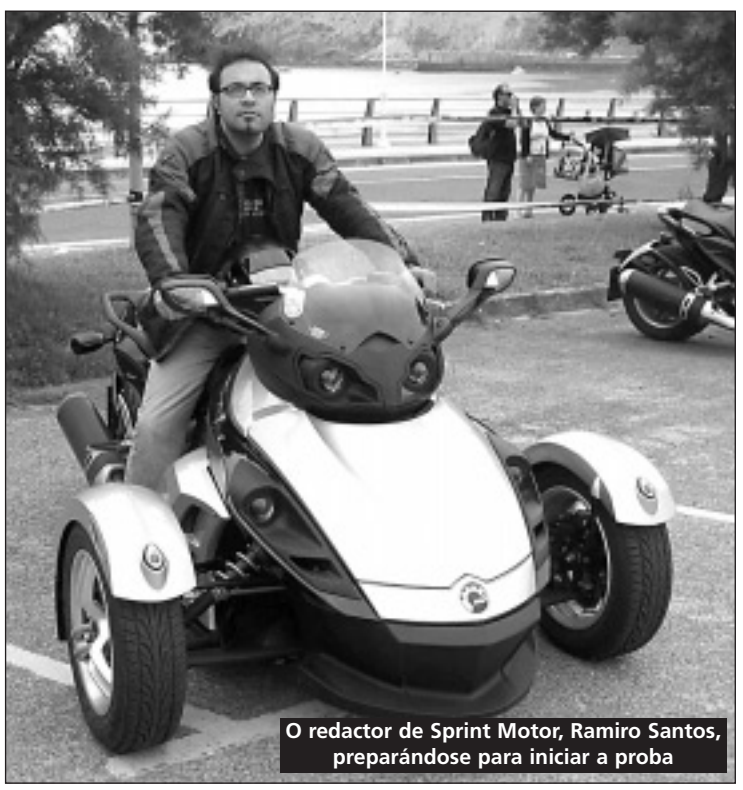
Co contacto posto, alértanos que debemos quitar o freo de estacionamento, un pedal situado tralo estribo esquerdo, o cal convén activar sempre que nos baixemos do vehículo.

Regulamos os retrovisores satélites, cos intermitentes integrados, ao noso gusto. Para ver e que nos vexan, catro focos dianteiros miran fixamente á fronte. Distribuídos polos gardalamas e nos laterais, varios pares de puntos de luz ou reflectantes axudan a ser vistos dende lonxe ou en intersecciónes.

É momento de xirar a chave de contacto. Comeza a soar un grave e potente ruxido procedente do impresionante escape. Isto promete! Imos buscando a mellor postura no asento mentres saímos á estrada en grupo. Os primeiros xiros dannos a entender que teremos que loitar un pouco coa dirección ata collerlle o tacto.

A postura de condución non nos resultará estraña, afeitos a conducir motos; se ben xa en marcha, comprobaremos que hai que encontrar a ideal e facerse a ela.

As primeiras sensacións son inmellorables. Sendo finos co gas, comprobamos que á mínima esixencia, o Spyder regala potencia desde abaixo dun xeito progresivo e enérxico. As bandas rugosas vainas pasando con soltura, grazas ás suspensións (de dobre trapecio con barra estabilizadora diante e brazo oscilante con monoamortecedor detrás). Rodamos por unha estrada con curvas, a un ritmo máis pausado do que desexariamos para extraerlle todo o potencial ao Can Am Spyder. Imos vendo que convén ir un pouco inclinados cara adiante, cos brazos algo flexionados. Deste xeito seranos máis doado executar os xiros co manillar, ao mesmo tempo que vencemos a nosa propia inercia nas curvas máis pechadas cunha lixeira tumbadiña do tronco, quizais máis por costume que por necesidade. Hai que puntualizar que o Spyder non ten ningunha parte móbil que xire ou incline nas curvas, aparte do manillar e as rodas dianteiras. Non chegamos a apreciar cómo poderían actuar os Sistemas Electrónicos de Estabilidade, pois non buscamos o límite da máquina. Para isto requeriríase dispor dunha pista de probas.


O redactor de Sprint Motor, Ramiro Santos, preparándose para iniciar a proba

Nunha oportunidade, sen tráfico diante, probamos a resposta de aceleración e freada bruscas, e o certo é que responde satisfactoriamente. O costume fai que a nosa man dereita busque a maneta de freo, inexistente. O certo é que todos os mandos e botóns están ben accesibles, coma os da moto, agás a maneta dereita de freo, que aquí non existe. Controlamos o sistema de detención con ABS do Spyder só co pedal dereito de freo. É un detalle que será revisado no produto final, no que seguramente incluirán dita maneta a maiores. Por outra banda o pé dereito non atopa o pedal do freo onde debera estar, senón máis abaixo, obrigándonos a ir buscalo co pé nun xesto pouco natural. Isto evidencia unha falla puntual de ergonomía se respectamos a postura que vos comentamos, Cónstanos que tomarán nota deste feito de cara á versión final.

Hai que ter ollo cando tentemos pasar perto doutros coches ou por lugares estreitos. Hai que lembrar que este vehículo é máis ancho ca unha motocicleta. A cada quilómetro xa somos máis finos co gas e podemos asegurar que o seu empurre vai en harmonía co son do escape, que fai que a experiencia sexa intensa... e que nos saiba a pouco, visto o que promete en canto a prestacións. Regresamos ó punto de saída aínda en tensión, tentando saborear os derradeiros metros antes de aparcar e baixarnos, agora só para observalo en parado.

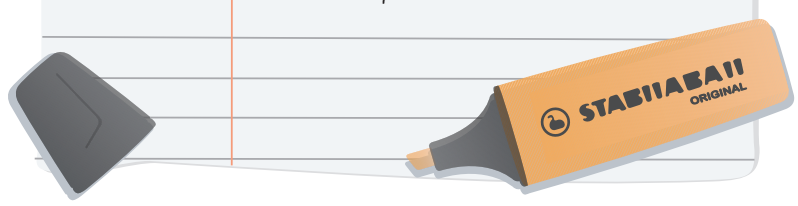
Quédanos o mellor sabor de boca e as gañas de volver ter ocasión de rodar de novo co Can Am Spyder, unha alternativa deportiva, divertida e única de condución e goce baixo a etiqueta Roadster, que acaparará todas as miradas alá por onde pasedes... os que teñades os máis de 17.000 ? que se prevé que custe mercalo aló pola primavera do ano que vén.

Ficha técnica

Motor: 4 cilindros en liña
Motor: Rotax 990, bicilíndrico en V
Cilindrada: 998 cc
Potencia: 106 CV a 8.500 rpm
Par máximo: 104,3 Nm a 6.250 rpm
Cambio: Manual 5v + marcha atrás
Chasis: Multitubular
Tracción: Propulsión traseira
Combustible: gasolina
Carné: B-1

Suspensións

Dianteira: Dobre trapecio con barra estabilizadora
Traseira: Brazo oscilante con monoamortecedor
Peso en baleiro: 315 kg
Capacidade do depósito: 27 litros (300 km aprox. de autonomía)



Gilera Fuoco 500

Encontros na terceira fase

A Gilera Fuoco, resultado de moitos anos de innovación e avance tecnolóxico, asegúranos unha condución deportiva para divertirse con absoluta seguridade. Vista por primeira vez no pasado Salón de Milán, a Gilera Fuoco 500, xa está dispoñible nos concesionarios Gilera de todo o mundo, co seu aspecto extraterrestre atrae todas as miradas; é case imposible que pase sen ser observada.

TEXTO: Xosé Arufe
FOTOS: Sprint Motor

O departamento de deseño de Gilera deu a luz esta criatura cun espectacular escudo frontal cun grupo óptico con 5 elementos protexidos por un parachoques con estrutura tubular en cor negra. A parte traseira, moi equilibrada co resto do vehículo, conta con dous pilotos redondos que lle dan un toque retro-futurista.

Os seus dous faros en luz curta e outros dous en longa proporciónannos unha potente iluminación en calquera condición nocturna, convertendo as sombras máis tenebrosas nunha iluminada paisaxe.

Dobre roda dianteira, cuadrilátero articulado na suspensión dianteira e novo motor 4T MASTER 500 de dobre acendido con 40 CV completan a Fuoco 500.

Equipada de serie co sistema de bloqueo do tren dianteiro, a Fuoco, sostense sen necesidade de soporte central polo que non será necesario poñer o pé en pequenas paradas ou nos semáforos.

O seu comportamento na estrada é intachable, nobre en calquera terreo, incluso en pistas de terra, con longas e controladas derrapadas.

Os 3 freos de disco de 240 mm garanten unha freada potente e eficaz.

Xosé Arufe amósanos o sistema de dirección da Gilera Fuoco

Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico, 4 tempos, 4 válvulas
Cilindrada: 492,7 cc
Potencia: 40 CV
Par Máximo: 42,23 Nm a 5.500 rpm
Cambio: Variador automático
Tracción: Traseira
Combustible: Gasolina
Freo dianteiro: Dobre disco de aceiro inoxidable Ø 240 mm
Freo traseiro: Disco de aceiro inoxidable Ø 240 mm
Peso en baleiro: 244 kg
Capacidade depósito: 12 litros

Da lista de accesorios, deseñada en exclusiva para este scooter de tres rodas, destacan os seguintes:

Baúl de 42 litros
Mochila blanda para fixar á plataforma do baúl
Parabrisas regulable
Kit protección de mans
Tom Tom navegador e kit de montaxe
Lona cubre-pernas
Lona cubre-vehículo
Alarma electrónica

A Fuoco 500 esta disponible en tres cores Roxa Emotion, Gris Excalibur metalizada e Negra Demon metalizada opaca. Lánzase ó mercado cun prezo de venda ao público de 7.600 euros.

Este novo e revolucionario concepto de vehículo, inaugurado polo Piaggio MP3, abriu a caixa dos tronos, ofrecéndonos unha nova forma de conducir ata o momento descoñecida e que seguro estenderase a outros tipos de motos.

“O seu comportamento na estrada é intachable, nobre en calquera terreo, incluso en pistas de terra”

Asegal ASESORES

❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil
❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia

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

Asegal ASESORES

Hyundai i30

A chegada do Hyundai i30 marca unha nova era para marca coreana, mellorando a calidade dos seus produtos e afectando á súa denominación comercial: o Atos será substituído polo i10, o Getz polo i20 e así sucesivamente. Concretamente nós probámolo modelo i30 (o primeiro en aparecer comercialmente en escena), que é o destinado a cubrir o segmento C e ven a substituír ao modelo Accent. Supón un gran paso adiante xa que o Accent pecaba dunhas dimensións reducidas que o situaban en inferioridade na loita coa competencia. O i30 ten 4,25 metros de longo por 1,77 de ancho e 1,48 de alto, é moito máis coche.

"Comeza u

Na busca de novos mercados, os fabricantes coreanos adáptanse aos gustos europeos ofrecendo elegancia sen perder practicidade. No modelo que estamos a probar nesta ocasión, o i30, ofrece unha estampa deportiva sen extremismos, lembrando a súa zaga á serie 1 de BMW. Apréciase un bo estudo aerodinámico cunha liña ascendente de cintura e unhas ópticas que se prolongan cara aos laterais pero perfectamente integradas na carrozaría.

Interiormente priman a capacidade e a ergonomía. A amplitude ben dada por un deseño con "cabina avanzada" no que as rodas se desprazan ata os extremos do automóbil. O estudo ergonómico é evidente cuns asentos con excelente suxección lateral e multitude de reglaxes, bolsas e compartimentos múltiples repartidos por todo o habitáculo, reposabrazos anterior e posterior. Tal é a capacidade do habitáculo que o maleteiro pode chegar a parecer relativamente pequeno. Pero non é así, dispón de 340 litros de volume e abatendo os asentos pódese elevar a 1.250 litros. A sensación de calidade interior percíbese dende o primeiro intre cun deseño vangardista e un moi bó remate en xeral.

O i30 estará dispoñible con seis motorizacións distintas, tres en gasolina e tres en gasóleo. A gamma de gasolina arrinca cun motor de 1.4 litros e 105 cabalos, continúa cun 1.6 litros de 122 CV, situándose o tope nun motor 2.0 litros con 143 cabalos. En diésel hai un propulsor 1.6 Crdi con 90 ou 115 CV (a unidade probada por nós) e un propulsor 2.0

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

Dinamicamente o Hyundai i30 ofrece unha grande estabilidade sobre calquera tipo de asfalto e un óptimo comportamento en situacions límite, é moi predecible nas súas reaccións

litros con 140 cabalos que estará dispoñible a partir de outubro. Esta última motorización é a única que incorpora unha caixa de cambios de seis relacións. Opcionalmente tamén está dispoñible unha caixa de cambios automática de catro relacións con control electrónico.

Amén das frías cifras oficiais que obxectivamente outorgan á versión probada 115 cabalos e uns consumos reducidos, sorprende gratamente a suavidade no seu uso, a facilidade para superar costas pronunciadas (a bó ritmo e con cinco ocupantes a bordo), e un consumo real que ronda os sete litros cada 100 quilómetros percorridos. Ademais hai que ter en conta que a unidade probada tiña cero quilómetros e se supón que cunha certa rodaxe debería mellorar aínda máis os seus consumos e as súas prestacións.

Incorpora os máis modernos sistemas de seguridade activa: freos ABS de catro canales con distribución de freada EBD, control de estabilidade ESP, control de tracción TCS e, opcionalmente, sensores de chuvia, luces e aparcamento.

nha nova era"

Seguridade pasiva

En canto á seguridade pasiva o i30 equipa, entre outras cousas airbags frontais, laterais e de cortinilla, cintos con pretensores, columna de dirección colapsable e repousacabezas activos (minimizan os efectos do latigazo cervical).

Dinamicamente o Hyundai i30 ofrece unha grande estabilidade sobre calquera tipo de asfalto e un óptimo comportamento en situacions límite, é moi predecible nas súas reaccións. Todo isto é debido a un bastidor de gran rixidez que ademais de ser moi seguro en caso de accidente, facilítalle o traballo ás suspensions. Os freos de disco ás catro rodas destacan pola súa potencia cun sistema ABS pouco intrusivo.

En definitiva, un vehículo o que non lle faltan atributos para loitar por liderar o competido segmento C.

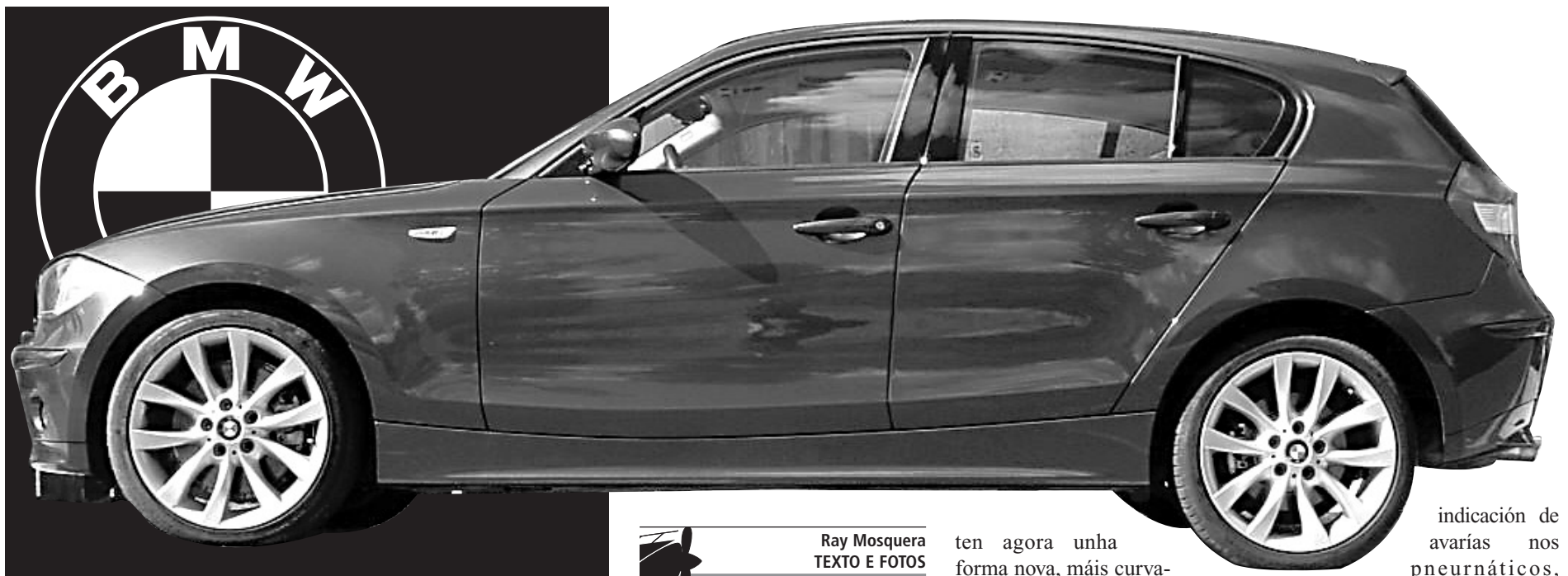
AD Grupo Regueira

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

Prestacións e versatilidade

O BMW 130 combina a fascinación de estar ao volante dun coche de altas prestacións coas vantaxes prácticas que ofrece un coche compacto de 5 portas. Esteticamente a nova serie 1 inclúe numerosas modificacións en relación co seu antecesora, pero o longo capó e o habitáculo desprazado para atrás seguen sendo "marca da casa". Na parte dianteira hai moitas novidades, unha nova grella dobre de maior tamaño, faros no paragolpes, entradas de aire de maior tamaño na zona inferior do faldón dianteiro e un deflector máis marcado cun novo listón embellecedor. Na zaga tamén se notan os cambios, polo que o BMW 130 parece máis longo e potente.



BMW 130i

Ray Mosquera
TEXTO E FOTOS

O novo deseño do habitáculo é dinámico e moderno e irradia calidade. A parte inferior do salpicadeiro e os revestimentos das portas foron obxecto dunha minuciosa remodelación. Os instrumentos de mando que se atopan na consola central están distribuídos armoniosamente. A parte do revestimento da porta que está por riba do apoiabrazos ten agora unha forma nova, máis curvada e ademais é do mesmo material que se utiliza na parte central das banquetas e respaldos dos asentos.

Considerando que se trata dun modelo correspondente ao segmento dos coches compactos de altas prestacións, leva un equipamento de confort e de seguridade máis amplo do común. Airbags frontais e laterais, airbags tipo cortina para as cabezas dos ocupantes dos asentos dianteiros e posteriores, pneurnáticos tipo "runflat", indicación de avarías nos pneurnáticos, chave con memoria, mantemento en función das condicións de condución, faros bixenon con luz para condución diúrna, luz de adaptación automática en curvas, dirección activa opcional. Ampla gamma de sistemas de audio, de comunicación e de navegación a elixir, conexións AUX e porto USB para a conexión de equipos externos.

O modelo máis alto da gamma: o motor de seis cilindros do BMW 130i. Este propulsor de seis

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

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

cilindros en liña de 3.000 cc ten unha potencia de 265 CV. Esta respectable potencia logra excelentes prestacións (aceleración de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos na versión de cinco portas; a velocidade punta é de 250 km/h, (limitada electronicamente). A grande eficiencia do motor de seis cilindros en liña faise notar cunha economía exemplar, considerando a potencia: o BMW 130i consume 8,3 litros aos 100 quilómetros segundo ciclo de probas UE, tanto na versión de 3 como na de 5 portas.

O novo BMW 130, leva de serie unha caixa de cambios de seis marchas. Opcionalmente, pode combinarse cunha caixa de cambios automática, tamén de seis marchas, con función Steptronic.

Como é de esperar da marca alemana a tecnoloxía e axudas á condución son numerosas: o sistema de dirección EPS é máis preciso e confortable, xa que o momento de xiro do volante é aplicado por un motor eléctrico. O sistema EPS, que inclúe de serie a función Servotronic, tamén contribúe a reducir o consumo. A diferenza dos sistemas hidráulicos, este sistema unicamente consume enerxía cando se move o voante. Os modelos BMW 130i, BMW 120i e BMW 120d poden levar, opcionalmente un sistema de dirección activa, este sistema que regula o ángulo de xiro das rodas en función da velocidade. A baixas velocidades abonda un menor xiro do volante para aparcar ou manobrar. Ao conducir a maior velocidade, esta dirección consegue que se conduza con maior precisión.

No caso do BMW 130i, o sistema DSC (control de estabilidade) inclúe ademais un sistema de compensación automática da presión no sistema de freos cando estes se quentan moito, evitando así o chamado efecto «fading». Ademais, tamén ten a función de axuda para arrincar en costa e a función de secado das pastillas e discos de freo. Así mesmo conta co sistema de freos en posición de alerta cando os sensores detectan a intención do condutor de frear con forza. Nese caso, as pastillas achéganse algo máis aos discos. Combinado coa dirección activa o DSC tamén pode executar un contravolante apenas perceptible cando o condutor frea sobre calzadas que teñen diversos coeficientes de fricción, aumentando así a estabilidade do coche.

Para terminar: chasis sofisticado con tracción traseira, a batalla máis grande do segmento dos coches compactos, maleteiro de gran tamaño (variable entre 330 e 1.150 litros) e prestacións de infarto. Como anticipamos no titular: puras emocións e versatilidade.

Grande eficiencia en consumos

Esta excelente eficiencia obtense entre outras cousas grazas ao sistema de recuperación da enerxía de freado (Brake Energy Regeneration) que non soamente se utiliza no BMW 130i, senón tamén en todos os modelos da serie 1. Con este sistema, a xeración de enerxía eléctrica para a rede da bordo limítase unicamente ás fases de deceleración e freado. Isto significa que nas fases de tracción (por exemplo, ao acelerar) disponse de máis potencia, o que se traduce nun comportamento máis dinámico do coche.

Máis eficiencia: sistema de control de estabilidade DSC

Ademais da dirección, moi precisa, e os freos de alto rendemento, o DSC (control dinámico de estabilidade, segundo as siglas en inglés) de eficiencia e regulación optimizadas, é o elemento de maior importancia para a seguridade activa. Xunto co sistema antibloqueo (ABS) e o sistema integrado ASC (control automático de estabilidade) que evita que esvare algunha roda ao acelerar, o sistema DSC tamén se encarga de manter a estabilidade do coche ao trazar curvas a gran velocidade. Calquera tendencia a sobrevirar ou subvirar compénsase coa activación específica dos freos de cada unha das rodas ou, se é necesario, reducindo o par motor. No caso de ser necesario frear con forza, o sistema de asistencia de freado aumenta a presión no sistema de freos. O sistema de control de freado en curvas (CBC, Cornering Brake Control) evita que ao frear lixeiramente nunha curva o coche xire sobre o seu propio eixo vertical. Estando activa a modalidade DTC (siglas de control dinámico de tracción), o sistema admite que as rodas esvaren algo máis, antes de intervir.

Ficha Técnica:

Motor: 4 cilindros en liña
Cilindrada: 2.996 cc
Potencia: 265 CV
Par Máximo: 315 Nm
Cambio: Manual 6 v
Tracción: Traseira
Combustible: Gasolina

Para unha mellor seguridade viaria

Revise as luces do seu vehículo

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

Copás AUTO-ESCOLA
FACEMOS CAMIÑO ENSINANDO A PERCORRELO
Hórreo nº 23 Santiago de Chile, 34
Telf: 981 56 22 11 Telf: 981 59 58 59
SANTIAGO DE COMPOSTELA

moto 93
ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL

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

Non está *nos libros*

TEXTO: Ramón Novo
FOTOS: Sprint Motor

"Sempre se aprende de quen sabe" e "Hai cousas que non cambian" dan para moito. Entre as lecturas frouxas de verán, lin por riba capítulos que poñen de relevo a vixencia destes dous retrousos. Eis un extracto do que en alemán debe ser algo así como "Eu e as carreiras". Asinado por Niki Lauda, ano 1976.

"Eu empezo a afrontar a curva a partir do momento en que paro de acelerar a fondo. O pé dereito pasa o máis rápido posible do acelerador ó pedal de freo. Nos ensaios, unha vez encontrado o punto de freada, búscanse referencias mnemotécnicas. Na práctica, existe un punto de referencia para cada curva. Tanto pode ser unha pancarta coma calquera outro obxecto que haxa na beira. O esencial é que os puntos fixados estean ben determinados. Entón sábese que hai que frear xusto antes ou xusto despois da referencia, ou xusto ó seu nivel.

Para empezar, tírase do freo na entrada da curva. Ó mesmo tempo vólvese ó gas, tanto para pasar a curva a unha velocidade constante coma para acelerar.

Cun vehículo que subvira (resistente a "meter o morro") afíxenme a frear na curva porque así podo endereitalo. Pero é unha manobra bastante delicada, xa que a pouco que se pise de máis, non hai maneira de corrixir. Imposible aplicar este método cun coche que sobrevire (tendente a "dar o rabo"), pois enseguida se retorce.

> "Veredes que todos os pilotos seguen exactamente a mesma trazada. Por que? Tan simple como que non teñen elección; é a única posibilidade"

Hai unha norma esencial: nunca se debe pisar o freo coma un tolo, xa que se non as rodas bloquéanse. Persoalmente, empezo apoiando no pedal suavemente, e cando dei co punto de presión adecuado freo máis ó tosco. Con este método contrólase mellor a freada.

Dependendo do coche, fréase con máis ou menos soltura. Hainos perezosos, como é o caso por exemplo do meu antigo B3 [Ferrari 312 B3 do 1974]. Pola contra, o 312 T [do ano 1975] é máis áxil e torce mellor.

Polo regular, nunca se debe frear nas curvas. Existen razóns para non inculcarlle este principio ó condutor medio. Pero pasa que os pilotos profesionais aplícano. En particular cando se acelerou demasiado cedo e se chega co nariz demasiado elevado. O alerón exerce menos presión sobre as rodas porque o ángulo de ataque non é o correcto. Entón é cando se pode dar un leve toque de freo para que o coche "baixe o focinho". Corríxese así a presión co solo e a máquina non subvira.

Polo mesmo que diferenciei antes entre coche que vira ben e coche que vira mal, convén distinguir entre sobreviraxe e subviraxe. Existen todo tipo de axustes que serven para corrixir estas dúas tendencias. En calquera caso, cando se acelera á saída dunha curva, é imposible evitar totalmente un efecto de sobreviraxe. Nada máis se pode limitar.

Moitos libros dan explicacións (con esquemas de apoio) ó respecto da famosa liña ideal dunha curva. Para min, todas as teorías neste dominio non son máis que especulacións puras e non posúen estrictamente ningún valor na práctica.

Plantádevos nunha curva dun circuíto de Grand Prix e observade o que pasa. Veredes que todos os pilotos seguen exactamente a mesma trazada. Por que? Tan simple como que non teñen elección; é a única posibilidade. Un piloto encontra de xeito automático a mellor liña, pois é o propio coche quen llo indica; "quere" pasar por alí e non por outro sitio. Non é cuestión de individualismo: a liña ideal non é só unha liña teórica, senón un dato práctico evidente. É a única banda de asfalto que está limpa, xa que o frotamento da goma deixouna libre de pedriñas, area e outras impurezas que se pousan nas beiras".

Na retransmisión da fórmula 1 desde Istabul, este ano superpuxeron diagramas que indican en verde e encarnado a cantidade de pedal acelerador (throttle) e freo (brake). As comparativas revelan estilos de condución contrapostos no trazado das curvas. Se ademais observamos a entrada do control de tracción (luz amarela TC), comprobamos quen segue os pasos de que fala Lauda ou ben quen precisa do corrector electrónico de trazada.

Audi reducirá o CO_2 da súa gamma nun 20%

Afirma xermana Audi segue unha estratexia consecuente para continuar traballando na redución do consumo e as emisións. Para o ano 2012 a marca terá reducido o valor de CO2 dos seus modelos en arredor dun 20 por cento, ao tempo que continuará perfilando o seu carácter de deportividade e gran calidade. O punto central da estratexia constitúeno as tecnoloxías redutoras do consumo do kit de eficiencia modular e os propulsores TDI co sistema de emisións ultrabaixas, preparados para o futuro. Estes motores Diésel, os máis limpos do mundo, combinan unha gran potencia e forza de tracción con excelentes valores de consumo e unhas emisións incomparablemente baixas. A estratexia de eficiencia está complementada por un sistema modular con módulos híbridos para diferentes modelos.

Mitsubishi Concept-cx:

Prestacións e Ecoloxía

Sobre a base de 70 anos de especialización en sistemas de tracción 4x4, Mitsubishi atópase nunha situación privilexiada para proporcionar os beneficios que esta tecnoloxía pode aportar aos clientes, en termos de seguridade activa e capacidade off-road, segundo toda a experiencia adquirida a partir do Lancer Evolution ata o Montero.

En paralelo, MMC é plenamente consciente dos retos que presentan o cambio climático e por iso está implementando unha estratexia global cunha perspectiva holística, a través do programa denominado "Environment Initiative Program 2010" (EIP 2010).

Como exemplo desta dualidade de conceptos non enfrontados entre si: "Prestacións e Ecoloxía", Mitsubishi Motors presentou o Concept-cx con ocasión da 62 edición do Salón de Francfort: un exemplo real de que o pracer de conducir e a responsabilidade poden ser compatibles.

Flextreme: Emisións de menos de 40 gr de CO_2 por quilómetro

Opel Flextreme, é o nome do coche de concepto que marca un fito no desenvolvemento dos automóbiles eléctricos: co seu innovador e completamente respectuoso co medio natural sistema de propulsión eléctrica E-Flex, a maior parte dos cidadáns Europeos, poderían desprazarse a diario sen emitir nada de CO2. O vehículo só necesita ser recargado enchufándoo a un enchufe normal e durante un período de tempo relativamente curto, tras percorrer 55 kms. Así e todo, se fose necesario, o Flextreme pode percorrer ata 715 km sen necesidade de parar para ser recargado ou repostar grazas a un pequeno motor turbo diésel. Dacordo coa normativa europea ECE R 101 para vehículos coa autonomía ampliada, espérase que o Flextreme produza unhas emisións por debaixo de 40 gr de CO2 por km. Xunto ao dinámico concepto de monovolume cupé que se presentou en Frankfurt, Opel presenta outras solucións innovadoras, incluíndo os vehículos eléctricos de transporte persoal de última tecnoloxía enxeñosamente integrados debaixo da planta do maleteiro FlexLoad®.

BREVES

SEAT

• **Seat** é o primeiro fabricante de automóbiles no noso país que superou con éxito a avaliación preliminar concedida pola autoridade española para a homologación de reciclado. Isto significa que a compañía ten luz verde para certificar que os futuros modelos que deseñe e produza serán reciclables nun 95%. Seat adiántase así un ano á normativa europea, que empezará a aplicarse con carácter obrigatorio en decembro de 2008 para os novos modelos.

• **Os fabricantes europeos** de automóbiles consideran que debería establecerse unha prórroga para pospoñer máis aló do 2012 a data na que entre en vigor a normativa que limitará as emisións de CO2 dos coches a un máximo de 120 gramos por quilómetro.

• **A chanceler alemá,** Angela Merkel, fixo fincapé na necesidade de reducir as emisións de dióxido de carbono (CO2) para frear o cambio climático que se observa na actualidade. No discurso de inauguración do Salón do Automóbil de Frankfurt, Merkel afirmou que "non existe outra alternativa" e que "hai que reaccionar".

RENAULT

• **O grupo** automobilístico francés Renault dispoñerá no 2012 de nove ou dez modelos baseados na plataforma Logan, o vehículo de baixo custo desenvolvido pola marca do rombo. Ata o ano 2009, é dicir, durante a vixencia do plano estratéxico 'Renault Contrato 2009', a compañía contempla o lanzamento ao mercado de cinco modelos baseados na plataforma do Logan.

• **A organización** ecoloxista Greenpeace protestou contra a industria automobilística, á que considerou "porcos climáticos", na inauguración do Salón de Frankfurt. Vinte activistas de Greenpeace transformaron en porcos tres modelos de alto consumo de combustible das marcas alemás Audi, BMW e Volkswagen ao pintalos de cor rosa, e decoralos co nariz, cola e as orellas deste animal.

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

Exposición World Cars

Coches exclusivos en Sanxenxo

1886-1936

Renault AX [1912]

A exposición World Cars 1886-1936 (Sanxenxo do 19 ao 23 de setembro), trata de mostrar a evolución do automóbil, entre 1886 e 1936, a través dunha trintena de vehículos pertencentes á colección privada do presidente de Anjoca, Ángel Jove Capellán, futuro museo "Casa do Automóbil Museo Jorge Jove" que conta con perto de 300 pezas.

Esta exposición pódese desglosar en cinco partes ben diferenciadas, establecidas polas cinco décadas da evolución do automóbil que se mostran:

1886-1900. Nacemento do Automóbil. Motores monocilíndricos. A busca da mellor disposición do motor, asentos, rodas e sistemas de dirección.

1900-1910. A configuración definitiva con propulsor e radiador dianteiros, volante de dirección e motores de dous a catro cilindros. Carrozarías abertas sen vidros. O automóbil é privilexio duns poucos.

1910-1920. A técnica do automóbil alcanza a súa madurez mecánica. Motores de gran potencia e carrozarías de todo tipo, con predominio das abertas. Nacen os automóbiles populares de gran serie: o Ford T.

1920-1930. Consolídanse as carrozarías pechadas con ventanillas, aínda construídas con armazón de madeira e recubertas con chapa.

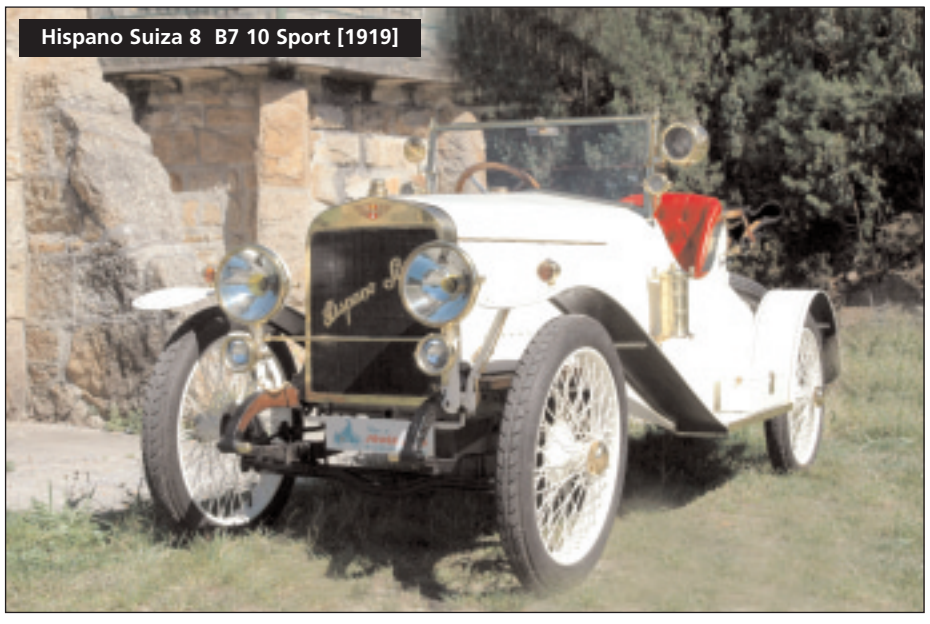
1930-1936. Dase o importante salto tecnolóxico cara as carrozarías pechadas construídas totalmente de aceiro e con chapa estampada en prensa. O novo sistema esixe grandes investimentos de fabricación, pero asegura un custo de fabricación moito menor.

Xoias expostas en Anjoca World Cars 1886-1936 por orde cronolóxica

A importancia das pezas radica na súa singularidade, xa que son vehículos únicos, nas aportacións socioculturais e industriais que realizan á sociedade e porque non dicilo, noutras pezas a súa importancia reside na súa elevada valoración económica. Pero sen dúbida algunha, a totalidade das pezas foron decisivas, non soamente para a evolución del automóbil, senón tamén, para a evolución da humanidade.

Todos os vehículos están en perfecto estado de marcha agás o Columbia de 1906, por estar nestes momentos en restauración.

- Triciclo de Benz 1886
- Clement de Dion 1898
- Columbia 1906
- Delage Tipo G 1907
- Ac Sociable 1909
- Le Zebre Tipo A 1910
- Renault AX 1910
- Ford T 1910
- Le Zebre Tipo C 1915
- Hispano Suiza 8/10 1915/1929
- Hispano Suiza H6B 1920
- Citroën B2 1922
- Renault KJ8 1923
- Amilcar C4 1923
- De Dion Bouton 1924
- Fiat 509 1925
- Pierce Arrow 80 1925
- Donnet G2 1926
- Berliet Dauphine 1927
- Ford A Falso Cabrio 1928
- San Ford P 1929
- Rosengart Competicion 1930
- Rolls Royce 20/25 1931
- Mercedes 230 1932
- Hotchking AmM2 1932
- Renault Primecuatre KZ8 1932
- Aero 30 Sadomka 1934
- Renault Monocuatre 1934
- Fiat Balilla 1934
- Berliet VIG 1935
- Mercedes 170 Cabriolet A 1936
- Citroën 11 1936/1954


Hispano Suiza 8 B7 10 Sport [1919]

Delage [1908]

El corazón siempre tiene razón.

¿O necesita otra excusa? Por ejemplo, el nuevo "Sistema Fórmula" de financiación le da la posibilidad de que al finalizar el plazo pueda cambiar su Alfa por uno nuevo, devolverlo sin gastos adicionales o continuar con el suyo pagando o refinanciando la última cuota. **¿Acaso necesita otra?**

Modelo	Precio Promoción	Entrada	Nº de Cuotas	Cuota	Última cuota	T.A.E
1.9 JTDm 120 CV Distinctive	24.240 €	9.006,20 €	24	200*€	12.604,80 €	9,31%
		9.915,00 €	36		9.938,40 €	8,91%

Consumo mixto (l/100 km) 5,9 (1.9 JTDm 120CV) – 12,2 (3.2 V6 Q4 260 CV Q-Tronic). Emisiones CO2 (gr/km): 157 (1.9 JTDm 120CV) – 289 (3.2 V6 Q4 260 CV Q-Tronic).*Ejemplos de financiación para un Alfa 159 1.9 JTD 120 CV Dist. PVP: 24.240€ (IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación y descuento promocional incluidos). (1) Plazo: 25 meses. Entrada: 9.006,2 €. 24 cuotas de 200€ y cuota final de 12.604,80€. Gastos de apertura (2,5%): 380,85€ al contado. TIN: 7,49%. TAE: 9,31%. Precio total a plazos: 26.791,85€. (2) Plazo: 37 meses. Entrada: 9.915€. 36 cuotas de 200€ y cuota final de 9.938,40€. Gastos de apertura (2,5%) 358,13€ al contado. TIN: 7,49%. TAE: 8,91%. Precio total a plazos: 25.011,53€. Ofertas válidas hasta 31/03/2007 en Península y Baleares. Financiación ofrecida por Tarcredit EFC S.A. R.B.E. nºxxxx/xx.

Alfa 159

APV MOTOR S.A. Concesionario Oficial para Santiago y Comarca

Av.Rosalía Castro s/n - Milladoiro - Santiago - Tel. 981 534 057 - Fax 981 534 968
www.apv.es - alfaromeo@apv.es

29ª Rali San Froilán

A espera de Bamarti-Vilariño, na terra do segundo, pronto se esqueceu, visto que o do 306 asinou os mellores catro tempos iniciais. Ademais o abandono do piloto de Palas, cunha rótula rachada na primeira especial da tarde, facilitou as cousas ao de Cuntis. Terceira vitoria do ano –tralas conseguidas en Lalín e Cambados– que lle permiten acariciar o título ao piloto do Peugeot Kit-Car.

Doada vitoria para Bamarti, que vencía este rali por primeira vez

A tiro de pedra

Fin da mala racha de Rey, que volveu a vencer no Volante RACC

O grupo N e o Trofeo Driver foron para Sánchez-Tourón

Esta vez o liderazgo no Trofeo Montes Motor foi para o Yaris de López-Yáñez

Miguel Cumbraos
TEXTO E FOTOS

As circunstancias negativas atinxiron a varios pilotos dende o primeiro treito. Así, Méndez perdía tempo nos primeiros compases ao saírse, Cebeiro picaba, afundíndose e Chelis golpeaba forte dicindo adeus á carreira. Estas circunstancias permitían a Adrián Díaz liderar o "Volante Racc" dende unha sorprendente terceira praza final.

Alugando un Lancer para a ocasión, Méndez remontou para ser segundo

Pero o gran andar do lucense veuse truncado na derradeira especial da mañá, ao ceder a suspensión dianteira do seu 206. Rey pasou a comandar a oferta promocional, mantendo a raia a Ares e facendo seu o terceiro chanzo do pódio, vista a recuperación pola tarde de Méndez; o seu Lancer foi finalmente segundo.

En Lugo tamén brillaron pilotos como Souto (206), Neira (309), Santiago Martínez (106 Kit-Car) ou Senén Vázquez (León Cupra). Outro local, Prado, liderou a "Driver", pero foi descalificado na verificación final, pasando á primeira praza ao sarriano Pablo Sánchez, vencedor igualmente do grupo dende o undécimo lugar se facía co grupo N. Vitoria final para o Yaris de Ignacio López na "MontesMotor", despois de que os dous Marcos Rodríguez, Rivas e Campo, deixaran a carreira no discorrer da mesma. Un total de cincuenta e oito equipos conseguiron concluir a sexta manga do ano, caracterizada por disputarse nunhas cronometradas moi rotas e esixentes.

Dando voltas polo mundo

Líder

O mediático e novidoso IRC sigue avanzando nun calendario con diversas citas europeas. Foi o turno da República Checa, co seu consolidado Rali Barum Zlin. Gran resultado para o equipo Peugeot, que situou ao francés Nicolas Vouilloz no primeiro posto final e ó cántabro García Ojeda na segunda praza, o que lle permite ao español liderala xeral provisional deste campionato.

Merecido

Non estaba sendo un ano afortunado para o galego Celso Míguez no eido dos monoprazas. Sen volante nas World Series aceptou unha oferta para competir nas EuroSeries3000, cun fórmula de 500 CV. O seu debut neste campionato non poido ser máis exitoso, asinando un sétimo posto na primeira carreira e un terceiro na segunda, ámbalas dúas na pista xermana de Nüirburgring.

Histórico

Primeira vitoria dun vehículo diésel no Mundial de Turismos, que visitaba a pista alemana de Oscherseleben. Sobresaínte prestación do piloto de Seat Yvan Muller, que liderou con seu León TDI unha das carreiras. O brasileiro Augusto Farfus segue líder do certame, mercé tamén ao seu triunfo na segunda manga.

TEXTOS: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

A máis pequena

Tan só tres décimas de segundo déronlle a vitoria a Marcus Gronholm na cita mundialista de Nova Zelanda. O piloto de Ford impúxose por dita marxe sobre Sébastien Loeb, reforzando aínda máis o seu liderazgo. Terceiro quedou o segundo home da marca do óvalo, Mirko Hirvonen.

Marcus Grönholm

Marcus Grönholm retírase a finais do 2007. A lámpada piloto do equipo BP-Ford World Rallye Team, Marcus Grönholm, e o seu copiloto Estafa Rautiainen, anunciaron que se retirarán do Campionato do Mundo de Ralis ao cabo da temporada 2007. A parella finlandesa, unha das máis laureadas da historia do mundo dos ralis, conta ata o momento con 30 triunfos en probas puntuables e dous títulos mundiais. Na presente temporada 2007 lideran a clasificación provisional ao volante do Ford Focus RS WRC coa clara intención de engadir unha terceira coroa ao seu palmarés.

Outra máis

As espectaculares Le Mans Serie seguen o seu discorrer, desta volta na lexendaria pista belga de Spa-Francorchamps. O francés Nicolas Sarrazin e o portugués Pedro Lamy obtiveron unha nova vitoria co Peugeot 908 HDI FAP, sendo segundos Bouillon e Collard ao volante dun Pescarolo. Mentres Marc Gené veíase obrigado a abandoar, outros españois como Antonio García, De Castro ou Burgueño conseguían rematar a cita no trazado das Árdenas.

Dende o primeiro quilómetro cronometrado, na sempre recurrida especial de Doroña, quedou claro que os irmáns Vallejo e o seu Porsche tiñan fame de vitoria. Pese ó seu bo andar tiveron que verselas, inicialmente, cos favoritos, é dicir cos dous S2000 presentes, as unidades de Miguel Fuster e de Alberto Hevia, o primeiro estreando un novo Punto grande e o segundo co seu habitual Polo.

38º Rali de Ferrol

Pese a non ser terreo propicio os Vallejo asinaron unha incontestable vitoria

Día Porsche, día Vallejo

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

As circunstancias foron propicias aos de Meira, xa que tanto o alacantino (motor rachado) como o asturiano (dirección asistida) abandoaron no inicio da tarde. Foi o momento de Víctor Senra, co habitual Lancer EVO IX, que se lanzou a recurtar terreo, pero a experiencia dos homes do Porsche non deu esperanzas de quedar máis aló dos corenta e sete segundos de marxe. Brillante primeiro e segundo posto de pilotos galegos, un contrastado e encontrando agora recoñecementos en forma de vitorias, outro dando mostras en cada manga do seu potencial.

O terceiro chanzo do pódio ferrolán foi para o catalán Basols, que con este resultado ten de man a vitoria final na EVO Cup. O piloto do RACC precedeu a Mex Machado, o portugués moi constante aos mandos dun Lancer de AR Vidal. Bo rali tamén de Lemes, quinto, xusto por diante de Joan Vinyes, primeiro no grupo A e retrasado por mor dunha picada inicial.

Como acontecera en Ourense, o coruñés Muñiz asinou unha actuación regular, que lle permitiu meterse entre os sete primeiros, por diante de Márquez, Sergio Pérez e Pedro Burgo, o brillante vencedor do 2006 perdendo todas as opcións tras unha picada ao inicio da carreira ferrolana.

Vinteoito unidades cubrieron a totalidade dun rali con 505 quilómetros, dos que 160 eran de velocidade pura. Entre eles atopábanse Jorge Pérez e Soraya Villar, o seu Clio refrendou un tres de tres na Challenge Noroeste. Subliñar, amén dos citados Fuster e Hevia, as baixas de Marcelino Hevia (diferencial traseiro), Alberto Meira (indisposición do copiloto), o local Fernando Rico (accidente) ou Amador Vidal (avaría no cambio).

Amador Vidal experimentou cun Suzuki Swift, base dunha hipotética promoción

Carrerón de Víctor Senra, que incluso "achuchou" ao Porsche triunfador

Rallye Príncipe de Asturias

Ojeda domina, Vallejo lidera

Doada vitoria de Enrique García Ojeda (Peugeot 207 S2000) na cita do Principado, válida igualmente para a Copa de Europa Oeste. O cántabro non deu opción nos dous días que durou a proba, asinando a maioría dos "scratchs". Alberto Hevia foi segundo, mentres que a terceira praza lle dá aos irmáns Vallejo o liderato no nacional de asfalto a falta de dúas citas.

Muñiz e Blanco volveron estar na chegada dunha proba nacional, aquí sétimos

Tres de tres para Jorge Pérez e Soraya Villar na Challenge Noroeste

Campionato de España de Autocross: Arteixo

Xornada grande, lembranza sentida

A gran festa do autocross galego tiña desta volta unha dose de tristura. A recente morte de José Ramón Losada presidiu o ambiente na singular "Catedral de Arteixo", outra vez ateigada de espectadores en número superior aos 10.000. Brillantes carreiras nas catro divisións programadas, como é norma no esmerado trazado coruñés.

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

Non se notou

Centrado este ano no Volante Racc dos ralis galegos, Iván Ares volveu á categoría que lle deu un nome, é dicir o kartcross. Amparouse nunha boa saída para obter un gran triunfo, aos mandos do seu Semog. O tamén coruñés Sergio Bello (Speed Cart Xtrm) e Israel Díaz (Semog), completaron o pódio dunha categoría onde concluíron quince unidades.

O seu turno

O 205 Turbo 16 foi toda unha referencia no mundial de ralis nos 80. Agora triunfa noutras modalidades, como é o autocross. Cunha destas unidades liderou o catalán Manel Fugardó a división I, por diante do 306 de Salvador Fugardó e do novedoso WRC do local Roberto "Tito" Rodríguez.

Ratificando

O Saxo de Joaquín González liderou con man firme a División IIA ata 1600 cc, facéndose xa co entorchado estatal. A primeira praza de Villanueva (206) na II deixa a resolución do campionato para a última manga do ano, a celebrar na "Ciudad del Motor" en Alcañiz.

A ACTUALIDADE DO MOTOR

Tódolos dereitos reservados. Esta publicación non pode ser reproducida ou rexistrada por ningún medio mecánico ou electrónico sen o permiso previo, e por escrito, da Editorial.

Redacción e administración:
URBANIZACIÓN SAN SADURNIÑO, RÚA B, Nº 21
TEO (A CORUÑA).
Teléfono 981 801 458

Sprint MOTOR

Colin McRae faleceu nun accidente aéreo

Triunfou en dous terreos ben distintos, *nos ralis* e *nos ordenadores*

TEXTO: Fernando Cuadrado
FOTO: Sprint Motor

O sábado pasado deixounos o piloto escocés coñecido por tódolos afeccionados aos ralis e por moitos mozos, e non tan mozos, adictos aos videoxogos: Colin McRae. O piloto faleceu aos 39 anos nun accidente de helicóptero, que caeu preto da súa casa escocesa e inmediatamente se incendiou. Con el viaxaban tamén o seu fillo de cinco anos e dúas persoas máis.

Nos seus comezos os británicos apodárono Rolin McCrash, un xogo de verbas que significa en inglés "roll" (envorcar) e "crash" (impacto), o que poderiamos traducir como "McLabazadas". Isto debeuse á súa forma arriscada de conducir, cun estilo moi persoal de afrontar tanto as curvas coma os cambios de rasante. Así e todo, McRae nas súas actuacións no Campionato do Mundo só tivo que retirarse en 18 ocasións a causa dos seus accidentes dun total de 146 participacións.

Colin McRae (á dereita da foto) co seu copiloto Nicky Grist

Colin McRae foi o primeiro piloto británico que gañou un Mundial de Ralis. Tamén participou no París-Dakar e nas 24 horas de Le Mans. O piloto madrileño Carlos Sainz, amigo persoal do escocés, foi un dos seus grandes rivais nas probas do Mundial.

Ao seu palmarés deportivo hai que engadirlle o seu éxito "cibernético", pois Colin montou unha franquicia de videoxogos que leva o seu nome e que é unha referencia no mundo dos afeccionados aos mesmos. Ou quen non xogou algunha vez ao famoso "Colin McRae"?

Ficha

Nome: Colin McRae
Data e lugar de nacemento: 05/08/68 en Lanark (Escocia)
Estado civil: casado e con dous fillos
Condecoracións: Membro do Imperio Británico (1995)

Palmares deportivo:
MUNDIAL DE RALIS:
Copiloto: Nichy Grist (Gran Bretaña)
Vitorias: 25
Ralis disputados: 146
Primeira vitoria: Nova Zelanda 1993 (Subaru)
Última vitoria: Rali Safari 2002 (Ford)

Clasificación final:
1º 1995
2º .....1996, 1997 e 2001
3º 1998
4º .....1994, 2000 e 2002
5º 1993

Escuderías oficiais:
Subaru.....1991/1998
Ford 1999/2002
Citroën 2003
Skoda 2005

ELEGANTE_TEMPERAMENTAL_INVALORABLE
A partir de ahora, si te compras un Lancia Ypsilon te puede costar muy poco o nada. Porque por cada contacto que nos proporciones que termine en venta, te abonaremos el 20% del valor de tu compra.
Haz las cuentas, 5 contactos y tu Lancia Ypsilon te saldrá gratis.
www.lancia.es
NUEVO LANCIA YPSILON DESDE 0€*
VYP VERY YPSILON PEOPLE
CARROCERÍA B-COLOR _TECHO GRAN LUCE_TECNOLOGÍA BLUE & ME
CAMBIO ROBOTIZADO DFN_MOTORES MULTIJET HASTA 90 CV
LANCIA Ypsilon
NOYASTAR Pol. Ind. Tambre . Vía Edison 3 . SANTIAGO . Tel.: 981 577 778

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL
XACOBEO MOTOR, S.L.

GETZ 1.5 CRDI GL 5P 88 CV	DICIEMBRE 2005	KM 0	10.500
TUCSON 2.0 CRDI STYLE 112 CV	DICIEMBRE 2005	KM 0	22.500
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 112 CV	DICIEMBRE 2004		19.000
ACCENT 1.5 GLS 5P 102 CV	AÑO 2004		7.000
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 COMFORT 125 CV	AÑO 2006	KM 0	24.500

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<
Teléfonos: 981 56 96 32 - 981 56 96 30 – Boisaca - SANTIAGO
GETZ 1.5 CRDI DIESEL