Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

• proba
>> Páxs. 12 e 13

O SUV máis dinámico e elegante

Ferrari CALIFORNIA

Prestixio e tradición

>> Páxs. 10 e 11

Índice

Novo Seat Exeo	2 e 24
Editorial	3
Novas	4, 5, 7 e 9
Convertibles	6
Crise	14
Natividad G. Laso	15 a 17
V Slalom Barbadas	18
Ráfagas	19
Rali do Cocido	20-21
I Fórmula Rali Lalín	22
II Rali Comarca da Ulla	23

Novo Seat Exeo

Os concesionarios Compostela Motor e Brea Motor presentaron a nova berlina

Santiago foi unha festa coa chegada do novo Seat Exeo. Os dous concesionarios oficiais da marca na cidade, ***Compostela Motor*** e ***Brea Motor***, fixeron gala de seren estupendos anfitrións na presentación desta nova berlina a todos o amigos da marca e aos medios de comunicación.

TEXTO E FOTOS:
Ray Mosquera

A chegada do novo Seat Exeo supón o asalto da marca ao segmento D, o terceiro en importancia no mercado europeo. E non só vai permitir a chegada de novos clientes, senón que tamén permitirá aos actuais posuidores dun Seat acceder a un modelo superior e de maiores dimensións.

Con só botar unha ollada exterior ao novo Exeo se adivinan as súas liñas mestras. Por un lado, mostra a súa personalidade de berlina, por tamaño e polos numerosos toques de distinción propios do segmento. Por outro, deixa entrever a súa filosofía deportiva, incorporando os trazos familiares de Seat no frontal, que segue o concepto "Arrow Design", na parte traseira, coa apertura do maleteiro a través do logotipo da marca, e cuns retrovisores situados no flanco da porta que aumentan a súa imaxe deportiva.

Tres gasolina e tres Diésel "common rail"

A chegada do sistema "common rail" nas motorizaciones Diésel do novo SEAT Exeo convértese na gran novidade da gama. No seu lanzamento ofrécense cinco propulsores diferentes, 3 de gasolina e 2 Diésel, 4 dos cales están turboalimentados.

Entre os propulsores de gasolina o modelo de entrada é o 1.6. Trátase dun 4 cilindros de 1.595 cc que desenvolve 102 cv e dispón dun par motor máximo de 148 Nm a 3.800 rpm. Incorpora un catalizador de novo deseño e grazas á súa caixa de cambios de 6 velocidades obtense un consumo medio ponderado de 7,5 litros cada 100 km. É o único modelo aspirado de toda a gama Exeo.

O motor intermedio da gama de gasolina é o 1.8 turbo de 150 cv de potencia. Incorpora un intercooler para a refrixeración do turbocompresor e dispón dun par motor máximo de 220 Nm a 1.800 rpm. O seu consumo medio ponderado é de 7,9 litros cada 100 quilómetros.

O propulsor máis potente da gama Exeo é o 2.0 TSI de 200 cv de potencia. Trátase dun 4 cilindros turboalimentado de inxección directa con dous intercooler, cun par máximo de 280 Nm a 1.800 rpm e uns consumos e emisións, a pesar da súa elevada potencia, moi reducidos: 7,7 litros cada 100 km e 179 gramos de CO 2 por quilómetro, respectivamente.

Como xa dixemos, a gran novidade é a chegada do "common rail" ou conduto común aos motores Diésel do novo Seat Exeo. Todos toman como base o propulsor de 2 litros e 4 cilindros do Grupo Volkswagen, do que se conseguen tres cifras de potencia diferentes (120, 143 e 170 cv).

En setembro chegará a versión con 120 cv de potencia. A versión básica no lanzamento é a de 143 cv de potencia. O seu consumo medio ponderado é de 5,5 litros aos 100 km.

O motor máis potente entre os Diésel do novo Exeo é o de 170 cv de potencia. Esta cifra se consegue grazas á maior presión de turbo e o maior caudal da súa bomba de auga, ademais de incorporar dobre intercooler ao igual que a versión de 143 cv. O seu consumo medio ponderado é de só 5,9 litros aos 100 quilómetros.

Todas as mecánicas incorporan unha caixa de cambios manual de 6 velocidades, estando prevista a chegada do sistema Multitrónic automático secuencial no 2.0 TSI antes de que finalice o ano.

Segue na páxina 24

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

Perigo { Volven aqueles vellos cacharros

Cando pensabamos que os coches de máis de 10 anos estaban abocados a desaparecer das nosas vías, ou máis ben ser unidades escasas, resulta que agora empezan a ser a clase dominante.

A seguridade viaria está en claro risco con estes espécimes. Porque ademais da súa idade estes vehículos supoñen outro perigo: o dun mal mantemento. Son os estragos da crise.

As rúas están ateigadas de coches veteranos das ITVs con carteliños nos seus vidros. Carteis que rezan algo así: "Vendo. Coche en bo uso. 180.000 kms. Bo prezo". Moitos destes véndense por menos de 1.500 euros. Hai dous anos ninguén os quería. Eran carne de matadeiro (enténdase "desguace"). Agora todo vale. Incluso os hai por 300 euros. Todos eles sen a máis mínima garantía. É comercialmente inadecuado dar garantía a coches de menos de 1.500 "pavos". Non cadrarían as contas.

Estes vellos cacharros volven rodar nas vías públicas supoñendo na maioría dos casos un problema e un perigo para a seguridade viaria polas súas malas condicións de saúde. Isto supón un risco para todos.

Outro factor negativo que hai que engadir é o efecto contaminante, pois o seu sistema de admisión xa non é nin a sombra de cando saíu da fábrica (nótase nun consumo máis alto), tampouco o seu sistema de escape está en plena forma (nótase nuns malos fumes e nun extra de CO_2 camiño da atmosfera).

Se falamos do mantemento empezariamos cunha pregunta. Que revisión se lle fai a un vehículo que custou 500 euros? Realmente necesitaría unha revisión extraordinaria digna de ser reflectida nos orzamentos do Estado, pois o difícil sería encontrar algunha peza que estivese en perfecto estado. Unha revisión "estándar" sería como moito que o propio usuario lle revise os niveis dos líquidos e lle medise a presión das rodas nunha gasolineira; para todo o demais, como di o anuncio: "Master Card".

A volta dos vellos cacharros ás vías públicas é un problema serio que habería que afrontar o antes posible. Despois de moitos anos retirando vehículos antigos das estradas grazas, entre outras cousas, a un Plan Prever efectivo, agora corremos o risco de volver a un parque automobilístico tremendamente envellecido. Por iso as autoridades deberían estar expectantes para que os usuarios só utilicen automóbiles en perfecto estado. Hai mecanismos para iso, empezando polas ITVs e o compromiso cunha vixilancia atenta dos axentes da autoridade cara a estes vellos cacharros. A seguridade viaria non só son os radares.

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

Saab estreou o 9-3X no Salón de Xenebra

O Salón do Automóbil de Xenebra abriu as portas (5-15 de marzo) e Saab quixo deixar a súa pegada neste evento, para iso presentou o seu modelo 9-3X. Estamos perante un Saab perfecto para destinos fóra de estrada (offroad), un deportivo cunha carrozaría wagon máis elevada e cn personalidade Sport Hatch, todo isto complementado co avanzado mecanismo XWD: amarre e firmeza con sinatura da casa sueca.

O 9-3X é a opción rápida no movemento, é a opción lixeira: o antagonista dos Crossovers e dos SUVs. Se falamos da motorización, o novo modelo de Saab vén cun 2.0 litros turbo de 210 cv, conxugado –por primeira vez- coa capacidade flex fuel dos BioPower (que empregan bioetanol E85) amais dun sistema de tracción total. Dicir que existe outra posibilidade, un motor 1.9 TTiD con dobre turbocomprensor que achega 180 cv de potencia e posúe tracción dianteira.

A reorganización de Saab, adeus a GM

Saab -compañía sueca fundada en 1937- comezou fabricando avións, foi a finais dos anos 40 cando virou cara a produción de automóbiles. Xa nos 90, General Motors adquire un 50% de Saab, para máis adiante facerse co 100% da marca sueca.

A día de hoxe, Saab vén de anunciar a separación (ou reorganización, en verbas do propio Consello da casa sueca) de General Motors co gallo de asegurar o seu éxito como marca independente, dirixindo cara a Suecia o seu centro de operacións (deseño, enxeñería e produción).

A devandita reorganización é un procedemento legal sueco de xestión autónoma presidido por un administrador independente designado pola Corte que traballará xunto á dirección de Saab. Esta proposta presentarase ós acredores logo de tres semanas da notificación. Así que a Corte aprobe esta idea, a reorganización levarase a cabo nun período de tres meses, contando cun financiamento independente.

Saab mantén que posúe alicerces abondos para levar adiante o crecemento da marca, como exemplo, salientar que xa existen varios modelos novos dispostos pra saír ao mercado ao longo do vindeiro ano e medio (os modelos: 9-5, 9-3X e 9-4X). Con todo, engade Saab, cómpre atopar o financiamento –ben pública, ben privada- para completar a enxeñería, os custos de lanzamento, etc. Preténdese, con esta reorganización, gañar tempo e medios para pór no mercado os produtos citados e namentres, pensar en minguar o impacto de liquidez de Saab sobre GM.

D. Tráfico e D. Prudencio

Don Prudencio: Seguindo co tema dos freos, ¿poden fallar por un uso intensivo ou por outras causas?

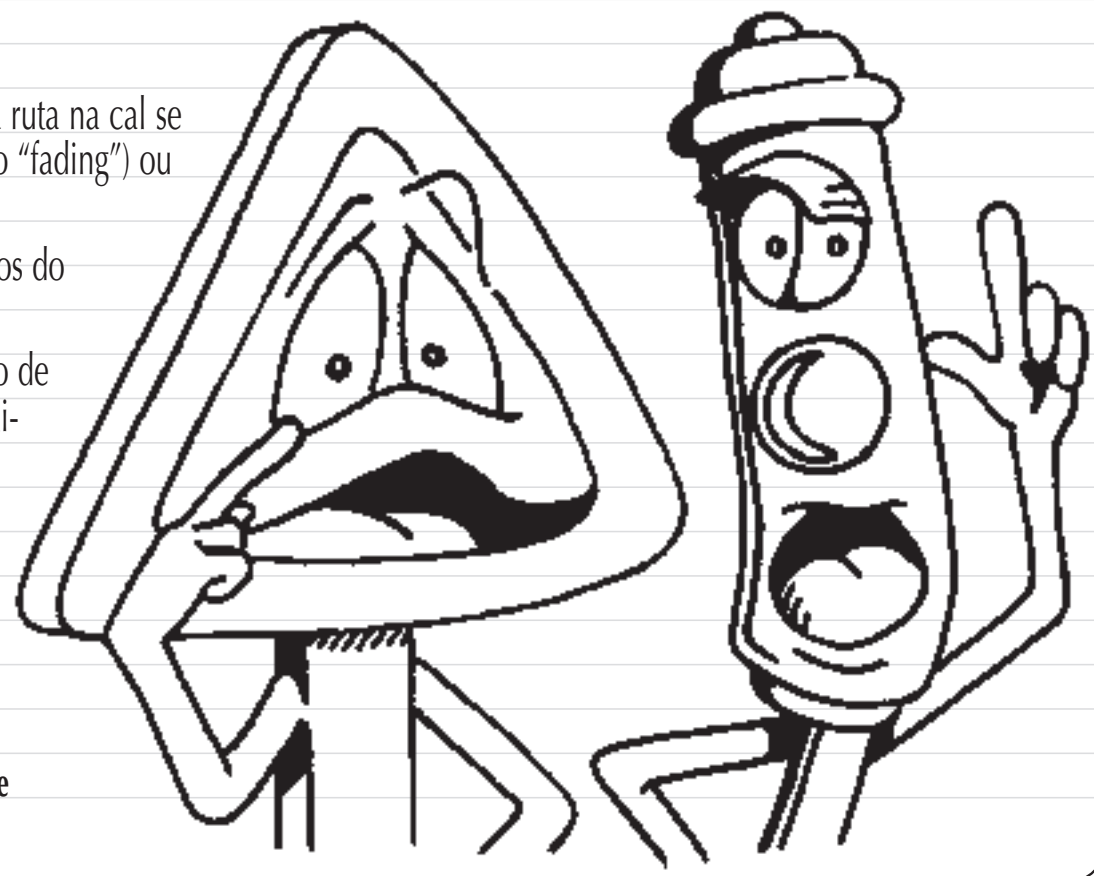
Don Tráfico: Si, pode suceder que os freos perdan eficacia, resultando perigosos sobre todo se non afectan por igual ás dúas rodas dun mesmo eixe.

Don Prudencio: Cando pode acontecer este caso?

Don Tráfico: Principalmente cando se circula por unha ruta na cal se usan con frecuencia e se quentan en exceso (fenómeno "fading") ou cando as superficies freantes son alcanzadas por auga.

Don Prudencio: Que mantemento teñen estes elementos do vehículo?

Don Tráfico: Substituír as pastillas e as zapatas, en caso de que leve freo de tambor. O espesor mínimo é de aproximadamente 1,5 milímetros. Sempre convén facelo nas dúas rodas do mesmo eixe. Pódese ver dende o exterior se as pastillas están desgastadas. Revisar o nivel de líquido de forma periódica (debe alcanzar as ¾ partes) e substituílo (debe ser o recomendado polo fabricante) cada tres anos, aproximadamente.



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

Audi TT RS: 5 cilindros en Xenebra

Audi volve ao Salón do Automóbil de Xenebra –celebrado do 5 ao 15 de marzo- para estrear o seu novo deportivo: o TT RS. Continuando coa estela dos propulsores de cinco cilindros, a casa xermana volve a conxugar a inxección directa de gasolina e turbo vencendo os 300 cv.

O modelo estrela estará dotado dun chasis de primeira clase, duns freos espléndidos e de transmisión con tracción total permanente quattro. En canto á motorización, o TT RS contará cun motor turbo de 2.5 litros.

Dicir que o novo Audi ten como velocidade punta 250 km/h, e como exemplo da destreza deste vehículo, engadir que o TT RS precisa só de cinco segundos para acadar os 100 km/h, o que se traduce nun adiantamento máis que doado.

A tecnoloxía Audi Space Frame deixarase ver unha vez máis na creación da marca dos catro aros, o esqueleto do TT RS está construído -case na súa totalidade- en aluminio: forza e seguridade na estrada.

Kia descobre un novo concept

Kia vén de desvelar de xeito oficial os segredos mellor gardados do seu novo concepto-deseño automobilístico: foi este 3 de marzo no marco do Salón de Xenebra. De feito, a intención da casa surcoreana foi tirar o máximo proveito deste privilexiado escenario para a posto en longo internacional do que se coñece como Kia Nº 3 Concept Car, vehículo monovolume de 4.045 mm de lonxitude e que, segundo fontes da propia empresa, está chamado a converterse nunha nova referencia entre os compactos. O novo coche de Kia, que fundamenta unha boa parte dos seus atractivos nunha feitura rechamante, xuvenil e divertida, apareceu pintado en cor gris titanio e incluíndo teito de cristal dende o parabrisas dianteiro até o portón posterior. Polo que respecta ao frontal, salientar a calandra, de meirande tamaño ca no Soul, como a nova imaxe de Kia no mercado. Por certo que o stand da compañía surcoreana no devandito Salón foi especialmente activo: completouse cun total de 18 vehículos, entre os que se incluíron os modelos cee´d ISG, Híbrido e Soul, entre outros.

Clásicos en Portugal

O vehículo histórico será protagonista no mes de marzo (os días 28 e 29), o lugar de reunión: Braga. O recinto que acollerá ós vetustos automóbiles estará situado no parque de exposicións da cidade portuguesa.

O Salón Topos&Clássicos -ou I Salón de Automóbiles e bicicletas Antigos de Braga- é unha proposta ideada pola publicación Topos&Clássicos e desenvolta pola empresa Classic Racing & Motor Events.

A devandita cita –que nace co apoio da Cámara Municipal de Braga- pretende afianzarse como punto de referencia do sector dos clásicos no norte do país luso.

Cunha superficie total de 15.000 metros cadrados e tres escenarios, o Salón Topos&Clássicos estará dividido en diferentes aspectos: unha das partes estará encamiñada á exposición comercial de coches e motos clásicas (compra-venda, restauración, recambios, museos, editoriais, publicacións, medios de comunicación, empresas de servi-

zo de asistencia, complementos, roupa, miniaturas, etc); outra vertente a salientar desta reunión será o mercadiño de pezas, para obter recambios de todo tipo e un recuncho especial para coleccionistas e seareiros, punto específico para aqueles que anden á procura de produtos orixinais en bo estado ou pezas históricas para restaurar. Por último está a parte orientada ao lecer e á participación dos asistentes: un programa de actividades que se celebrará de xeito parello á feira comercial e que inclúe a concentración de clubs, un Track Day no circuíto Vasco Sameiro de Braga e un trofeo de slalom.

TEXTO: Brais García
FOTOS: Sprint Motor

Audi A5 e S5 Cabrio

A firma Audi está estes días dando a coñecer máis detalles de interese sobre dúas grandes novidades da casa: A5 e o S5 Cabrio. Ámbolos dous modelos comparten características (convertibles, deportivos, confortables, versátiles) e ámbolos dous presentan diferenzas que, lonxe de mermar o impacto da súa pegada en conxunto, non fai máis que enriquecela. Polo que respecta ao primeiro dos dous -o A5 Cabrio- dicir que se trata dun catro prazas con capota de lona que aparece no mercado con cinco motores e unha feitura destinada a ofrecer o mellor servizo posible en múltiples circunstancias (volvemos á cuestión da versatibilidade).

A ceo aberto

Asemade, salienta por un tren de rodaxe dinámico e un amplo abano de equipamentos opcionais que en boa medida amplían as súas posibilidades de mercado: cobren un amplo espectro de demanda por parte da clientela potencial. Segundo informa a casa Audi, o modelo estará a disposición dos seareiros neste segundo trimestre de 2009.

Máis potente e máis deportivo (tal e como indica a letra S que acompaña ao nome do modelo), o S5 Cabrio de catro prazas é un exemplo máis de equilibrio e axuste entre dous conceptos que a priori semellan antagonistas: a potencia e a rendibilidade. O S5 vai nesta liña incorporando unha motorización V6 de tres litros sobrealimentado de novo desenvolvemento, incluíndo unha potencia de 333 cv que lle permite, entre outras cousas, achegar unhas prestacións que Audi non dubida en cualificar de "insuperables".

No que atinxe ás características da capota, a casa xermana opta unha vez máis polo clasicismo pero cunha ollada firme ao futuro e a modernidade incesante en constante proceso de renovamento. Esta é precisamente a liña do A5 Cabrio, que reforza coa súa lona clásica á vez que lixeira (desprendida de todo o que non sexa trazado puro) a súa aposta a prol do dinamismo. Máis en detalle, dicir que a capota é cen por cen automática e que apenas precisa de 15 segundos para abrirse. De xeito opcional, a casa Audi achégalles aos seus clientes unha cuberta acústica cunha capa intermedia de escuma illante, que minimiza o ruído do vento até pórse nun nivel propio de berlina. Unha vez pregada, a capota do A5 Cabrio ocupa pouco espazo: tanto é así, que a capacidade do maleteiro apenas se ve alterada e fica nos 320 litros. Non podemos esquecer falar dos motores, o A5 Cabrio vén con 5 motores (tres gasolina e dous diésel) -de 180 cv a 265 cv- e o S5 Cabrio trae un 3.0 TFSI con 333 cv. Todos os motores dispoñen de inxección directa, turboalimentación para os TDI e os gasolina de catro cilindros. Dicir que a motorización 3.0 TFSI posúe sobrealimentación por comprensor e, segundo o motor, cambio manual, multitronic ou S tronic de sete velocidades. Cómpre engadir que as versión máis potentes levarán tracción integral quattro; as rodas son de aluminio de 17 polgadas. Estes modelos contan co Sistema Audi Drive Select, regulación adaptativa para os amortecedores e dirección dinámica (estas dúas últimas achegas son opcionais). En canto ao equipamento, salientar diversos elementos: o mecanismo de achegamento automático do cinto, sistemas de asistencia e funcións como a calefacción para a zona da cabeza, MMI de última xeración con tecnoloxía de navegación e Infotainment, Bang & Olufsen Sound System. Audi apunta xa o prezo de saída, este é de 45.600 euros tanto para as versión 2.0 TFSI de 180 cv e caixa de cambios multitronic coma para a versión con caixa de cambios manual do 2.0 TFSI de 211 cv.

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

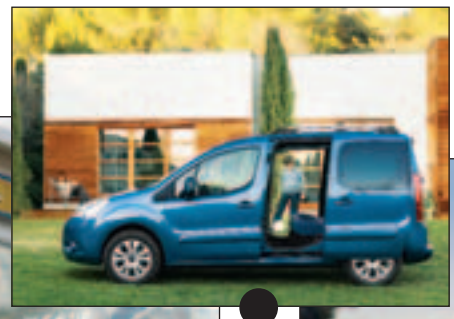
O Director Xeral de Opel España, visitou as instalacións de Composmotor

O director xeral de Opel España, **Juan José Lillo**, finalizou a súa estancia en Galicia cunha visita ás instalacións de *Composmotor,* concesionario Opel na capital galega.

Acompañado polo director de marketing e vendas de Opel, **Vicente Adrián**, o día anterior participaron en Santiago nunha cea de traballo cos xerentes da rede Opel de Galicia na que abordaron distintos temas referentes á situación actual do automóbil.

Xa en Composmotor, Juan José Lillo estivo acompañado por **José Caride Cortizo**, propietario do *GrupoMoyvesa* ó que pertence a concesión compostelá, o conselleiro delegado do Grupo **Andrés Caride**, o director xeral **Martín Moya** e o xerente da concesión Composmotor **José Outeiral**.

Outra volta ao Berlingo: novo Combi Mixto Longo



Chega aos concesionarios a última versión Citroën do Novo Berlingo, o Combi Mixto Longo. Estamos perante un vehículo dobremente compatible: por unha banda teremos a amplitude dun combi en canto a espazo para pasaxeiros; pola outra, un considerable volume de carga (2,4 m3, convertibles en 3,35 m3 cos asentos abaixados).

O novo Berlingo conta cun motor 1.6 HDi 90 e achega de serie multitude de equipamento: airbag de condutor, dirección asistida variable, ABS con repartidor electrónico de freada, 4 freos de disco, axuda á freada de urxencia, portas traseiras batentes asimétricas, porta lateral dereita corredeira, luz na zona de carga, regulador e limitador voluntario de velocidade inserido no Pack Aire Bluetooth, ar acondicionado, radio CD MP3 con mando ao volante, Bluetooth® e computador de a bordo.

O Berlingo Combi Mixto Longo 1.6 HDi custa 16.325 euros e pode acollerse ao Plan VIVE.

Renault Mégane R.S.: sonoridade deportiva

Renault estreou no salón de Xenebra ao herdeiro do Mégane F1 Team R26 e do Mégane R26.R, o novo Mégane R.S.

Cun motor 2.0 l de gasolina 16v Turbo de nova xeración inserido nunha caixa de velocidades manual de 6 marchas , este Mégane achega unha potencia de 250 cv a 5.500 rpm e un par de 340 Nm desde 3.000 rpm, 20 cv máis que o Mégane R26.R. Este coupé deportivo unifica o uso cotián dun coche co extremo das súas revolucións, o novo modelo da firma francesa posúe turbo twin-scroll, elemento que se traduce nun 80% do par dispoñible dende 1.900 rpm.

Cómpre salientar a acústica do motor Renault Sport 2.0 T, verdadeira sonoridade deportiva nos intres de aceleración.

Feira do Automóbil Antigo e de Ocasión en Pontecesures

A V Feira do Automóbil Antigo e de Ocasión arrinca o día 4 de abril; durante dous días (4 e 5) Pontecesures acollerá unha mostra de vehículos que permitirán observar o paso do tempo a través destas máquinas concebidas para viaxar. Amais disto, esta feira achegará unha grande oferta de compravenda de modelos seminovos, unha ampla gama de recambios dirixidos ao mundo dos clásicos e a opción de achegar solucións a aqueles que prefiren restaurar antes que mudar de coche.

Tras deste evento atopamos ao Concello de Pontecesures que quere lembrar a primeira volta na que o municipio pontevedrés abriu as portas dunha cita destas características, falamos do ano 1925.

A Feira do Automóbil será de balde e estará situada na zona do porto da vila fluvial, cunha superficie que se estenderá ao longo de 3.000 m2 e que estará dividida en tres áreas: por unha banda a zona de vehículos clásicos (con xoias como: un Corvette Stingray de 1964, un Jaguar XK 120 DHC de 1954 ou un Jaguar E Type Coupé de 1962), coches de competición (salientar: un Fórmula 1 réplica do equipo ING Renault e un Porsche 996 GT3 RS) máis un mercadiño de pezas e recambios; outra zona será a destinada a vehículos de ocasión (Mercedes, BMW, Smart, Mini...) e a terceira área será a encamiñada a actividades paralelas (na xornada do sábado unha concentración de motos clásicas e exhibicións de karts, o domingo será a quenda dos vehículos históricos cunha mostra organizada polo Club Galego de Automóbiles Antigos).

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

Passat CC e Jetta con novidades

A marca Volkswagen vén de presentar novidades nas berlinas Passat CC e Jetta.

Indo por partes, en canto ao Passat CC 1.8 TSI 160 cv: dicir que a casa xermana tenlle inserido a este modelo un cambio DSG de 7 velocidades, un detalle que fará que -esta berlina premium con ar deportivo- achegue un par motor de 250 Nm entre as 1.500 e as 4.200 rpm significando isto unha velocidade punta de 220 km/h e unha aceleración de 0 a 100 de tan só 8,5 segundos. Salientar do Passat algo ben interesante en canto a consumos máis emisións, a unión do cambio DSG de 7 velocidades ao TSI 1.8 consume 7,3 litros aos 100 km en ciclo combinado, emitindo 172 g de CO2.

Se falamos do Jetta, cómpre sinalar que este modelo estrea un Kit Deportivo de Volkswagen Individual (isto é, ofértase de xeito opcional), o devandito paquete achega: parachoques traseiro na mesma cor da carrozaría, pinas de aliaxe de 17 polgadas, modelo Avignon con 2 opcións de acabado (Prata Sterling ou Prata Titanio).

Os prezos ficarían da seguinte maneira: o Passat CC 1.8 TSI 160 cv con DSG de 7 velocidades custará 35.240 euros e o Kit Deportivo do Jetta 1.090 euros.

Gas Gas TXT Racing Raga 2010

Gas Gas Motos lanza unha nova edición limitada réplica da motocicleta coa queAdam Raga participará nos vindeiros campionatos do Mundo e de España de trial, este último comezou a fin de semana pasada en Ibiza (Baleares). Trátase da Gas Gas TXT Racing Raga 2010, unha montura que destaca moito a nivel visual –chasis e plásticos combinados en negro e dourado– e que mellora, se cabe, a última versión desenvolvida, ofrecendo ao gran público a posibilidade de posuír unha moto con especificacións de campiona, e dunha axilidade e lixeireza case imposibles de superar.

Gas Gas servirá esta réplica con catro motorizacións monocilíndricas de 125, 250, 280 e 300 centímetros cúbicos.

Ferrari CALIFORNIA

Prestixio e tradición

O obranceiro Centro de Estilo Pininfarina ten sido o responsable do deseño do Ferrari California. A aerodinámica é a principal premisa, o frontal é toda unha homenaxe ao modelo 250 GT. Xusto por enriba, ao capó ténselle engadido unha entrada de ar co gallo de osixenar ao motor, toda esta zona frontal é un dez por cento máis baixa que os últimos modelos de Maranello, o que ten contribuído a que o coeficiente aerodinámico se sitúe en 0,32 Cx.

A zaga máis os laterais contan con numerosos elementos que axiña nos lembran que estamos perante un vehículo deportivo de pura cepa. Os elementos máis salientables son o difusor de ar e as catro saídas de escape.

En Ferrari teñen traballado ben duro para crear ao devandito modelo, xa que non é coma o resto de convertibles que temos visto da marca italiana, senón que este –por primeira vez- achega un teito ríxido retráctil. Está accionado mediante un sistema automático e só tarda 14 segundos en encartarse dentro do maleteiro: é moi pouco tempo. A xeito de medida de protección -en caso de envorqueten detrás dos asentos uns arcos que se despregan de maneira automática en 190 milisegundos, isto no caso de haber risco de envorque.

O interior pode ter dúas configuracións. Unha cuns pequenos asentos traseiros e fixacións Isofix para cadeiras de cativos, a outra resérvase de xeito exclusivo ao transporte de equipaxe. Con calquera das ditas configuracións existe a posibilidade de abater o panel que separa o maleteiro do habitáculo, así poderanse transportar de maneira doada obxectos longos. O volume do maleteiro é de 340 litros, co teito sobre a carrozaría e de 240 (no caso de atoparse o teito encartado).

O volante é o dun monopraza de Fórmula 1. Existe un mando manettino desde o cal se controla a

TEXTO E FOTOS:
Ray Mosquera

A herdanza de Ferrari é inigualable en canto a prestixio e tradición. Por iso todos os Ferrari continúan o legado glorioso da marca, o novo Ferrari que chega agora non é unha excepción. Na superficie, a carrozaría loce un deseño moi actual. Por unha banda, a toma de ar do capó procede do Ferrari 250 California clásico, o mesmo acontece coa grella dianteira e coas elegantes tomas de ar laterais, situadas nos alicerces.

A carrozaría e o chasis están realizados na súa totalidade en aluminio

xestión de funcionamento da caixa de cambios, tamén o control de estabilidade (CST), o de tracción (F1-Tyac) máis o axuste da suspensión de dureza variable (SCM, acrónimo de Magnetorheological Suspension Control System), isto acontece se está montada a opción. Os amortecedores desta suspensión posúen un fluído cunha viscosidade que muda cando se lle aplica un campo magnético.

Unha marca lendaria coma Ferrari, sempre respectou a súa historia e as súas orixes case de maneira firme. Con todo, moitas veces, hai que "traizoar" ao propio pasado. Isto é máis ou menos o que lle ten acontecido co California. É o primeiro Ferrari de rúa en achegar un motor V8 de inxección directa en posición dianteira. Os seus números en canto a consumo son aceptables: o seu consumo medio homologado é 13,1 l/100 km, unha cantidade moito máis baixa que en calquera outro Ferrari actualmente á venda.

O California é o primeiro Ferrari de rúa en achegar un motor V8 de inxección directa en posición dianteira

Poñamos un exemplo: o Ferrari F430 Spider con 490 cv gasta 18,3 l/100 km.

O devandito propulsor ten unha cilindrada de 4.297 cm3, unha potencia máxima de 460 cv a 7.750 rpm e un par motor de 485 Nm. Todo este conxunto de datos e números tamén se poden traducir do seguinte xeito: estamos a falar dun automóbil cunha potencia específica de 107 cv por litro.

Este motor vai relacionado cunha caixa de cambios de dobre embrague con sete velocidades, levas F1 máis transmisión: tanto automática coma secuencial. Este tipo de cambios posúen a particularidade de teren dúas marchas seleccionadas simultaneamente, co que a operación de cambio de marcha é moito máis rápida e as rodas nunca deixan de recibir forza do motor. A caixa de cambios ten, polo menos, dous programas de funcionamento: un manual –no que o condutor ten que seleccionar as marchas (mediante unhas levas situadas no volante)- e outro automático.

Amais, este coche leva un sistema de control de saída, que permite ao California acelerar de cero a cen en menos de 4 segundos. O control de saída encárgase, máis polo miúdo, de garantir a mellor aceleración transferindo o máximo número de par a través das rodas sen que estas patinen.

A carrozaría e o chasis están realizados na súa totalidade en aluminio, co obxectivo de reducir ao máximo o peso final do vehículo. Así, o California ten un peso en baleiro de 1.630 kg. Pola súa parte, no mecanismo de freada recórrese a uns freos de disco carbo-cerámicos de 390x34 mm nas rodas dianteiras e 360x32 mm nas traseiras. A carrozaría pode ir pintada en 12 cores diferentes e unha nova tonalidade de azul (Azzuro California), creado de maneira especial para o lanzamento deste modelo. Hai 14 tonalidades de coiro para o interior.

Entre outros elementos, o Ferrari California terá: faros de dobre xenon, pilotos traseiros de diodos, navegador con disco duro e pantalla táctil de 6,5", conexión USB, Bluetooth e conector para reprodutores iPod. Na listaxe de opcións hai un sistema de iluminación adaptativa, unha suspensión de dureza variable (SCM), asentos con regulación eléctrica con estrutura de magnesio ou unha cámara de aparcamento situada na parte traseira da carrozaría.

As pinas que ten de serie son de 19" de diámetro, aínda que –de xeito opcional- poida ter unhas de 20" fabricadas en aluminio forxado, uns 11 kg máis lixeiras que as de serie.

O Ferrari California xa ten prezo: 197.205 euros, con impostos e transporte incluídos.

O volante é o dun monopraza de Fórmula 1

Audi Q5

O SUV m

Desta volta, tivemos o pracer de probar –para nós mesmos máis para os lectores de *Sprint Motor*- ao irmán pequeno do **Audi Q7**, todo grazas á xentileza do concesionario Brea Hervés de Santiago de Compostela. Máis polo miúdo, experimentamos coa versión equipada cun motor 2.0 Turbodiésel de 170 cabalos e caixa de cambios de seis relacións. Esta é a versión mecánica básica; con todo, é se cadra a máis recorrida desde un punto de vista comercial.

O devandito modelo achega o coñecido diésel *common rail* de dous litros, que rende 170 cabalos de probada eficacia e fiabilidade, amais da transmisión ás catro rodas.

Sen proporcionar unhas prestacións de infarto, este propulsor move con soltura os 1.700 quilos que pesa o Audi Q5. Máis abraiante resulta a súa axilidade en estradas reviradas (máis propias dun turismo que dun SUV) onde o centro de gravidade e o peso total é ben superior.

Acelera de cero a cen quilómetros por hora en menos de dez segundos, superando os 200 por hora de velocidade punta. Máis que abondo atendendo ás actuais limitacións de velocidade.

No referente ós consumos, é sinxelo non superar os oito litros de gasóleo por cada cen quilómetros percorridos, agás que pensemos en aproveitar ao máximo as posibilidades do propulsor. Neste último caso, poderanse superar os dez litros.

En canto ao propulsor, sinalar que é elástico dabondo por enriba das 1.600 revolucións -onde xa actúa o turbocompresor- estirando de xeito doado até superar as 4.500 revolucións, o que supón que non haxa que valerse con frecuencia do cambio de marchas. Dicir deste último que ten moi ben estudado a graduación das súas seis relacións, sendo o tacto desta caixa de cambios agradable e preciso.

Unha freada potente arredonda un conxunto tremendamente dinámico atendendo á súa presenza e peso. Emporiso, as traxectorias son moi fieis ás indicacións do volante e a precisión supera á de outros SUV. Neste caso, as inclinacións de carrozaría -típicas deste tipo de vehículos- desaparecen case por completo.

>> Unha freada potente arredonda un conxunto tremendamente dinámico atendendo á súa presenza e peso

Todo isto é meritorio de xeito especial se temos en conta que non se perde a comodidade de marcha agardada nun modelo Premium.

A relación entre axilidade dinámica e confort de marcha é sobresaínte. Para quen queira máis prestacións, existe a posibilidade doutra versión turbodiésel: tres litros de cubicaxe, 240 cabalos e máis de 500 Nms de par.

Tamén se comercializa unha versión con propulsor de gasolina denominado 2.0 TFSI que, con turbocompresor e inxección directa, desenvolve 211 cabalos aproveitados cunha novísima caixa de cambios de dobre embrague e sete relacións.

Rematamos coa avaliación dinámica, conclusión: que ninguén agarde que o Audi Q5 se desenvolva fóra da estrada coma un todoterreo puro. Os milagres non existen… nin os pneumáticos, nin a suspensión, nin as alturas libres ao chan son as máis axeitadas para isto. Amais, os excepcionais acabados da súa fermosa carrozaría non son sufridos dabondo para introducírmonos no monte con ledicia.

Trátase dun excelente *todocamiño*. Engadir que este Audi é perfecto tanto para presumir coma para un uso cotián.

máis dinámico e elegante

>> O interior, tampouco decepciona, segue estando a un altísimo nivel: ben de acabados, ben de equipamento e de capacidade interior

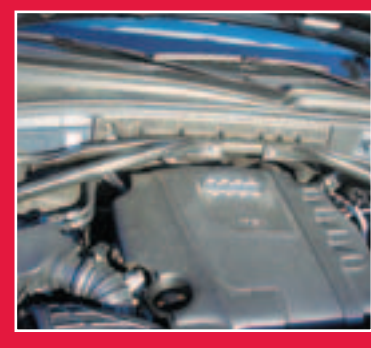
Xa que estamos a avaliar a súa carrozaría, cómpre salientar unha *moi boa presenza*, típica da marca dos catro aros. O ar de familia é inconfundible pero cun poderío reforzado.

Se ollamos cara a estética, esta lémbranos a un Audi A4 que practicase culturismo: está moi musculado e a súa altura non é excesiva. De feito, ámbolos dous parten do mesmo chasis inicial para o seu desenvolvemento.

As dimensións do Audi Q5 son: 4,63 metros de longo por 1,88 de ancho e só 1,65 de alto. A súa estrutura está moi ben proporcionada, non semella tan grande coma é realmente. A calidade dos acabados da carrozaría é de primeira categoría, subliñando a grande grella dianteira máis as ópticas, coa vangardista tecnoloxía LED.

Xa no interior, tampouco decepciona, segue estando a un altísimo nivel: ben de acabados, ben de equipamento e de capacidade interior. A un extensísimo equipo de serie, séguenlle múltiples opcións de *persoalización*; iso si, pasando por caixa.

De certo, temos dispoñible un Q5 dende pouco máis de 40.000 euros, mais poderemos superar os 60.000 euros de prezo final a base de incorporar equipamento opcional. Non é que sexa máis caro que a competencia, senón que nos vehículos Premium as custosas posibilidades están á orde do día. Por citar algunha das opcións (por outro lado moi prácticas e recomendables se temos capacidade económica) son: o control de velocidade *adaptativo* ACC, o *braking Guard* que nos advirte dunha posible colisión, o *Side Assist* que controla os ángulos de visión mortos, o *Lane Assist* que fai vibrar o volante avisándonos dun posible cambio de carril involuntario.



O seu interior é moi amplo e luxoso, dispón dun maleteiro de 540 litros de capacidade, coa habitual versatilidade dos vehículos de portón traseiro e asentos abatibles.

En resumidas contas: de decantármonos por un Audi Q5, disporemos dun vehículo atractivo, dinámico e perfecto para o día a día, cunha seguridade activa e pasiva de primeira categoría.

Quen pode dar máis?

Os concesionarios reclaman axudas directas

A crise no automóbil

O Plan VIVE segue sen dar froitos

A patronal dos concesionarios denuncia que perderon 10.000 postos de traballo dende que comezou a crise. Dende Faconauto engaden que, se as cousas seguen igual, poderían desaparecer outros 20.000 empregos máis nos concesionarios españois.

TEXTO:
Noelia Fernández

No caso de Galicia, a situación tamén é preocupante para o sector. Segundo as previsións, este ano terán unha rendibilidade de menos do dous por cento. Un resultado que levaría ó peche de moitos concesionarios.

A caída das matriculacións pasa factura ós concesionarios españois. A súa patronal afirma que, dende que comezou a crise, xa perderon 10.000 postos de traballo. Estiman tamén que ó longo deste ano, poden desaparecer outros 20.000 empregos.

As previsións para o sector en Galicia tamén son negativas. No ano 2007 os concesionarios galegos venderon 81.000 coches novos. O ano pasado, esa cifra situouse nas 61.000 unidades. E para este exercicio, agárdase aínda un descenso maior nas vendas. Así nolo manifestaba o director xeral do Grupo Brea, Pedro Hervés: "No ano 2009 a proxección apunta a 50.000 unidades novas e a unha rendibilidade que estimamos que será dun menos dous por cento sobre a facturación. Con estas cifras haberá moitos concesionarios que non poderán aguantar unhas perdas tan cuantiosas. Isto implicaría o peche duns e a aplicación de EREs noutros".

Para recuperar as vendas no sector, dende os concesionarios demandan que haxa axudas directas para incentivar a compra de coches novos. Pedro Hervés así nolo manifestaba: "De nada serve que lle inxecten cartos ós fabricantes se por outra banda non realizan un plan para reactivar as vendas nos concesionarios. De non ser así, tal e como están as cousas nestes momentos, verémonos abocados a poñer en marcha os nosos propios EREs nos concesionarios".

>> De nada serve que lle inxecten cartos ós fabricantes se por outra banda non realizan un plan para reactivar as vendas nos concesionarios

En todo o país, os concesionarios acumulan na actualidade un stock de 400.000 vehículos.

Por outra banda, ante a mala situación que nestes momentos atravesa o sector, as empresas galegas de automoción presentaron 40 proxectos para optar ás axudas do Ministerio de Industria. Se se chegasen a aprobar todos estes proxectos estas propostas suporían un investimento de 315 millóns de euros.

"De nada serve que lle inxecten cartos ós fabricantes se por outra banda non realizan un plan para reactivar as vendas nos concesionarios"

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

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

¡Tenemos el bocadillo que más te gusta!
O REI DO BOCADILLO 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

Natividad González Laso comisionada para a Seguridade Viaria de Galicia

"Queremos rebaixar nun 40% os sinistros mortais nas estradas"

Falamos de algo tan importante como salvar vidas a pé de rúa con Natividad González Laso, comisionada para a Seguridade Viaria de Galicia da Consellería de Política Territorial

Por forza, elaborar unha entrevista sobre tráfico nun día de temporal ten que marcar dalgún xeito o rumbo da conversa. E así foi: unha boa parte das preguntas que dende *Sprint Motor* lle fixemos a Natividad González Laso, comisionada para a Seguridade Viaria de Galicia, xiraron arredor do que facer e do que non facer nun día de condicións climáticas adversas. Con todo, o que vale para unha xornada así vale para calquera outra do ano: cómpre ser responsable e non subírmonos ao coche á lixeira. A xuízo da nosa entrevistada, rebaixar o número de sinistros nas estradas é unha cuestión que nos atinxe a todos e todas e que esixe reflexión, ao fin e ao cabo estamos a falar de salvar vidas.

Unha entrevista de Sonia Pena
FOTOS: Sprint Motor

Os tempos do aplauso social para quen chega máis rápido a un destino deben rematar xa, sostén Natividad. Neste senso, o seu obxectivo xenérico é facer das estradas galegas un lugar máis seguro. O obxectivo máis específico: acadar para os vindeiros anos unha redución de até o 40% na cifra de sinistros mortais.

Para Natividad González, canto máis comprometidos e informados esteamos, máis opcións haberá de éxito. Ao cabo, engade, un cidadán informado é un cidadán máis seguro.

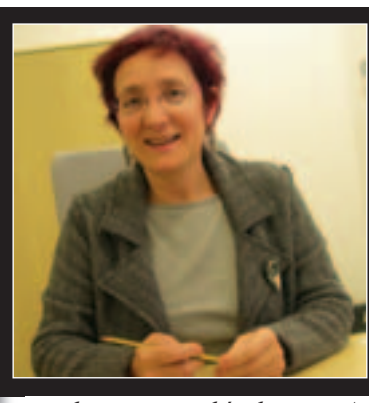
Sonia Pena: Hai dúas iniciativas deste Goberno respecto á Seguridade Viaria que chamaron especialmente a atención: o Noitebús e a campaña Faite ver. En canto á primeira proposta, que conclusións podemos extraer?

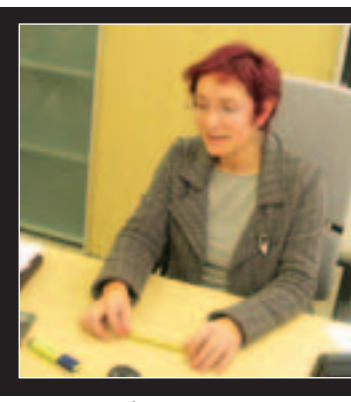
Natividad González: Son iniciativas que forman parte do Plan Galego de Seguridade Viaria posto en marcha en 2006 e constitúen un conxunto de actuacións que van dirixidas a acadar unha redución de até un 40% nos sinistros mortais. A campaña Noitebús vai encamiñada á nosa mocidade, trátase de dar unha alternativa segura a un dereito que temos as persoas: o noso tempo de lecer. Esta é unha opción moi viable, polo módico prezo de dous euros os nosos fillos terán a posibilidade de desprazarse durante a noite en distintas liñas. Hai que subliñar que se produciu unha ampliación de buses -até 175- e o balance é positivo: multiplicouse por tres o número de usuarios desta alternativa. Arredor de 400.000 mozos e mozas xa empregaron este medio, o que amosa que había demanda e era algo preciso. As empresas, os concellos e as familias están encantados coa iniciativa.

S.P.: Se queremos informarnos sobre os horarios?

N.G.: Para iso cómpre consultar a nosa web, a da Consellería de Política Territorial e Obras Públicas e Transportes

>> É preciso que reflexionemos sobre as condicións nas que viaxamos e con quen viaxamos





(www.cptopt.xunta. es/portal), aí atoparemos os horarios e as rutas das liñas. A día de hoxe, non supón dificultade ningunha, pois a xente moza está ben familiarizada co uso destas ferramentas.

S.P.: A campaña Faite ver é moi importante, atendendo á cantidade de peóns que circulan polas nosas estradas tanto pola noite coma en condicións de mala visibilidade diúrna. Amais da entrega de chalecos estase sensibilizando ós peóns, sobre todo maiores, da importancia de seren vistos?

N.G.: Nós entendemos que unha cidadá ou un cidadán informada/o é un cidadán máis seguro. É a segunda vez que se fai esta campaña e, se ollamos os datos, de certo veremos que o pasado ano case se reduciu á metade o número de vítimas por atropelo. En troques, no mes de xaneiro unha porcentaxe importante dos incidentes tivo que ver con vehículos que arrolaron a peóns, o que quere dicir que non debemos baixar a garda, senón o contrario. Neste senso e coa axuda do persoal dos nosos centros de saúde, que teñen moita autoridade á hora de concienciar sobre saúde e seguridade, estivemos a promover o uso de chalecos reflectores por toda a xeografía galega. No rural estas prácticas resultan especialmente importantes -tamén nas áreas metropolitanas- xa que as vías non teñen beirarrúas, hai pouca iluminación, circulan menos vehículos, etc. As persoas están máis preocupadas de ver por onde camiñan que en facerse ver. En definitiva, trátase con esta campaña de incorporar e distribuír de balde elementos reflectores para que nos decatemos da importancia de sermos vistos. Trátase diso: de facérmonos ver.

S.P.: Como foron as cifras do 2008 en canto a sinistros de tráfico con respecto ó ano anterior?

N.G.: Podemos dicir abofé, que 2008 -aínda que achega un número importante de vítimas mortais por accidente (198 en total)- de comparármolo coa tendencia xeral da última década, foi relativamente un bo ano: houbo unha redución importante no ámbito de España (arredor dun 20%) e, no caso de Galicia fomos quen de mellorar esa cifra en case cinco puntos máis. É dicir: nós, con respecto ao 2007 e co esforzo de toda a poboación (fundamental co seu apoio ás medidas que poñamos en marcha), puidemos superar unha liña que non eramos quen de deixar atrás dende os anos setenta, que é a dos 200 falecidos nas estradas. Era unha liña case psicolóxica, emporiso estamos seguros de que a posta en marcha do Plan máis a concienciación da sociedade foron e son factores importantes á hora de acadar o éxito. Con todo, o obxectivo primordial no que seguiremos a loitar é o de chegar a unha redución do 40%. Se ollamos cara atrás e facemos balance, en 2008 acadáronse o 75% destes obxectivos, mais os sinistros son unha cuestión que depende de cada un de nós e das circunstancias nas que nos atopemos: ben se imos conducindo, ben se viaxamos de pasaxeiros, ou ben se imos a pé.

S.P.: Os motoristas están preocupados cos quitamedos. Que mensaxe lles pode transmitir?

N.G.: Todas as actuacións do Plan Galego queren chegar ao conxunto da poboación. Cóntame que os motoristas se amosan preocupados, aínda que tamén é certo que en menor medida a día de hoxe, xa que ven que estamos a poñer barreiras axeitadas de protección, unha circunstancia que sen ser ideal, corrixe con moito o que acontecía en 2005, un ano no que non había en Galicia un só metro de estradas con estas instalacións de protección para motoristas.

Neste senso, cómpre salientar que se está a poñer en xogo un orzamento importante de 4,3 millóns de euros encamiñado -entre outras medidas- á adaptación de arredor de 2.000 quilómetros da nosa rede autonómica.

O noso compromiso non deixa fóra a ningún colectivo. Arestora, pódeo comprobar calquera, xa están corrixidos 550 quilómetros da nosa rede. Porén, de aquí en adiante o obxectivo é incorporar nas estradas estas medidas de adaptación. Eu tamén teño que dicir unha cousa: debemos mellorar a seguridade, pero este traballo -tanto pola nosa parte coma por parte da sociedade galega enteira- non nos exime de respectar as normas de velocidade. Medidas de seguridade para motoristas: si, medidas de seguridade para o conxunto da sociedade: si… pero respecto ás normas, tamén. Coido que debemos de facer fincapé neste punto.

S.P.: Que hábitos cre que deberiamos corrixir os/as condutores/as galegos/as?

N.G.: Temos unha sociedade na que todos imos a correr, temos moita présa, todo o mundo ten moitas cousas que facer ao longo do día e semella que ese apuro que levamos non nos deixa moito tempo para reflexionar sobre o traslado en si mesmo e as súas circunstancias. Hai que superar isto: a teima social de felicitar ás persoas que cheguen antes aos seus destinos e a toda costa, non respectando os sinais, pasando por enriba dos restantes condutores, etc. O mellor condutor non é o que corre máis, tampouco é campión ningún ese usuario das estradas que se aproveita dos demais. Hai que rachar co aplauso social que celebra estas condutas, eu aposto por un rexeitamento claro. No noso traslado cotián ao lugar de traballo temos que saber o tempo que nos vai levar, a isto habería que engadirlle as posibles inclemencias do tempo que nos poden acompañar. Isto temos que sabelo a nivel privado, individual, e tamén no eido das empresas. Cando temos un amigo ou compañeiro que se gaba en público dese tipo de actitudes, debemos chamarlle á reflexión e lembrarlle que nas estradas non só circula el ou ela, senón que circulamos todos. Non é xusto que pola falta de responsabilidade de algúns condutores -ou por esta meta que eles mesmos se marcan- poidan provocar a súa propia morte, a dos seus familiares ou amigos, ou das persoas coas que se cruzan polo camiño. Isto debemos rexeitalo entre todos.

S.P.: E a xente nova, que pode facer a prol da seguridade?

N.G.: Creo que tamén debemos pedirlles ás rapazas e rapaces que actúen neste senso de xeito colectivo, animándose uns aos outros a buscar alternativas, que as hai. Por exemplo: se temos preto a un amigo ou amiga que consideramos que non está en condicións de conducir, cómpre impedirlle que conduza. Non se trata só de concienciar, ou de achegar unha serie de consellos

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

pola súa parte, senón tamén de ir alén diso. Cando digo estas cousas, a xente moza dime que é case imposible convencer a un condutor nestas circunstancias, facerlle ver que non está en situación de levar o seu coche. Se tes amigos e lles queres, tes a obriga de procurarlles alternativas. Non debemos deixalo estar e ollar cara a outro lado. Un accidente nas estradas –e nestas condicións- é de certo estúpido e tráxico. Volvemos ao de antes: está máis que demostrado que case o noventa por cento dos sinistros se puideron ter evitado, ben sexa por descoidos ou por non cumprir coas normas mínimas de seguridade. O outro día, sen ir máis lonxe, vimos no balance de xaneiro que nove das quince persoas que finaron non levaban a protección básica.

S.P.: Na pregunta anterior falamos de mozos/as. Agora é a quenda dos máis pequenos, os futuros condutores. Estase a traballar no eido da concienciación dende o ensino?

N.G.: O Plan Galego abrangue iniciativas conxuntas con outras consellerías. Por exemplo, dende a Consellería de Educación están a levarse a cabo iniciativas nas escolas de concienciación en seguridade viaria. Isto é importantísimo, porque os nenos mesmos, logo das sesións de aprendizaxe que se lles achegan convértense en mestres perante as súas familias, lembrándolles aos seus pais o que se cadra esqueceron da época en que se preparaban para a obtención do permiso. Pensemos nunha cousa: se nos fogares, no eido familiar, xa estamos case todos mentalizados da importancia de fornecer aos cativos das mellores condicións de seguridade, arredándoos dos enchufes ou de calquera outra cousa que poida supor perigo, por que non o iamos facer no ámbito dos vehículos?

S.P.: Nos vehículos e nas estradas aínda con máis razón…

N.G.: Exacto, con máis razón aínda nos coches. Asemade ten en conta isto: un de cada catro nenos falecidos en accidentes non levaban medidas de seguridade. Volvo ao que dixen antes: non se trata de meternos no coche e arrincar, é preciso que reflexionemos sobre as condicións nas que viaxamos e con quen viaxamos. Dende a Administración podemos dar azos para facelo, pero non serve de nada se dende a sociedade non se colabora.

S.P.: Ten pensado algunha iniciativa/campaña nova de tráfico para este ano?

N.G.: Malia que en materia de tráfico non temos competencias a nivel galego, non queremos estar á marxe da seguridade viaria no ámbito do Goberno. Até onde chegamos, estamos a colaborar coa: Dirección Xeral de Tráfico, a Garda Civil de Tráfico (que coopera connosco na distribución de preto de 5.000 elementos reflectores que imos comezar a distribuír esta mesma semana), coas consellerías da Xunta e coas demais institucións do Estado. A seguridade viaria, a fin de contas, é un asunto que atinxe a moitas entidades e, por suposto, á sociedade enteira. Trátase polo tanto de acadar entre todos as mellores condicións de traballo conxunto para conseguir, a final de ano, que as cifras sobre sinistros nas estradas sexan o máis reducidas posibles. E niso estamos a traballar.

S.P.: Cre que os actuais exames do carné de conducir sensibilizan ós futuros condutores sobre os perigos que entraña o tráfico?

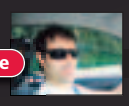
N.G.: Eu creo que as autoescolas están sensibilizadas coa cuestión, cada vez traballan máis co perfil particular dos condutores e cónstame que se están a involucrar en maior grao na seguridade viaria. Sempre se pode facer máis, pero realmente o carné de conducir é a nosa primeira toma de contacto coa cuestión das estradas. É posible que este mes desenvolvamos algunhas actividades para a xente que está a piques de obter o permiso, iniciativas principalmente centradas nos institutos que se encamiñan a modificar na medida do posible os malos hábitos dos que en ocasións se parte. Isto tamén é competencia das familias, que é o escenario onde se ten que inculcar o seguinte: que non nacemos sendo expertos, e que aínda nos queda moito que aprender. Temos que traballar todos xuntos para cambiar esta estatística: máis da metade das persoas que morreron nas estradas o ano pasado foron xente moza. Hai que reflexionar non só á hora de sacar o carné, senón tamén á hora de renovalo. Non todo o mundo que o renova está en condicións de seguir levando un coche, por moito que obxectivamente si que pareza que o está. A familia ten moito que ver nisto, facendo todo o posible por evitar que saian ás estradas as persoas que non están capacitadas para conducir.

>> Os tempos do aplauso social para quen chega máis rápido a un destino deben rematar xa

S.P.: Para un día como os pasados, de temporal, algún consello?

N.G.: Prudencia, responsabilidade e acougo. Calquera faceta da vida require de tempo. Madurar require tempo, e desprazármonos tamén. O factor de alerta debe estar presente de xeito especial nun día coma o de hoxe á hora de botarnos ás estradas. E se temos algunha dúbida, cómpre que nos poñamos en contacto coas institucións encargadas de achegarnos información, consellos e recursos. Neste senso, xoga un gran papel o corpo da Garda Civil, ao que se adoita ver como unha institución encargada de pór multas e pouco máis, e nada máis lonxe da realidade: os axentes están para axudarnos.

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



Iván Marante

Reportaxe gráfica

V Slálom de Barbadas

EXTASIS

Gama Lexus IS
por 295 € al mes*
Entrada: 7.275,30€. 36 cuotas de 295€ y una última cuota de 13.925,41€. TAE 8,62%

CENTRO AUTORIZADO LEXUS:
BREOGAN AUTOLUX
Avda. Finisterre, 331
15008 La Coruña
Tel. 981 160 444
www.mundolexus.com/lacoruna

IS F 423 cv
IS 250 208 cv
IS 220d 177 cv

5 años de garantía

The pursuit of perfection

*Oferta realizada para el modelo IS 220d Premium. PVP 28.010€ (recomendado en Península y Baleares para vehículos en stock. IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos). Entrada: 7.275,30€. 36 cuotas de 295€ y una última cuota de 13.925,41€. Comisión Apertura (2,75%): 570,20€. Importe total aplazado: 32.390,91€. TIN: 7,10%. TAE: 8,62%. El programa LEXUS Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su IS 220d por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta financiera de Toyota Kreditbank GmbH Sucursal en España. Financiación válida hasta el 28/2/09. RBE nº 2025/08. Modelo visualizado IS 220d Sport. Emisiones de CO2 (g/km) de 168 a 270. Consumo combinado (l/100km) de 6,3 a 11,4.

Kangoo be bop: vehículo anticrise

Renault segue á procura de novos ocos de mercado como se dunha estratexia anticrise se tratase. Nesta liña de innovación e ao mesmo tempo de positivismo é onde se insire precisamente o Kangoo be bop, vehículo xurdido ao abeiro do concept car e dado a coñecer de xeito oficial no Salón de Francfort. O novo modelo, debedor en feitura da plataforma de Scénic, é especialmente salientable por varios motivos. En primeiro lugar, polo seu deseño orixinal: inclúe pintura bi-ton na carrozaría, varios teitos eléctricos e superficies acristaladas e unha luminosidade interior pouco común neste tipo de vehículos. En segundo termo, polo emprego do espazo interior: está disposto de tal maneira que achega catro prazos de auténtico turismo ou ben un espazo de até máis de 1.400 dm3.

A maiores, o Kangoo be bop incorpora un equipamento a ter en conta: climatizador, pinas de aliaxe de 16 polgadas, sistema de navegación Carminat, tecnoloxía Bluetooth, etc. Polo que respecta á seguridade, integra de serie ESC con CSV, ASR, catro airbags, ABS con EBV e AFU, etc. O novo modelo, que estará á venda a partir do 24 de abril, inclúe dúas motorizacións en 105 cv en gasolina e máis en diésel.

Škoda avanza o Fabia Combi Scout

Škoda vén de avanzar máis novidades sobre o seu novo Fabia Combi Scout, o vehículo que constituirá a principal carta de presentación da casa checa no Salón Internacional do Automóbil de Xenebra. As novidades sobre o novo modelo son abondo gráficas como para facérmonos unha idea fiable do resultado final: basicamente un vehículo deseñado para romper coa tradición de funcionalidade e economía dos coches urbanos. De feito, a vontade de Škoda foi apostar por un novo ingrediente en xogo: a emoción. O Fabia Combi Scout, concibido para acadar un equilibrio perfecto entre axilidade e robustez, vén con catro motorizacións: dúas de gasolina e dúas diésel. As dúas primeiras son o 1.4 litros de 86 cv (que ofrece un consumo de 6,5 litros aos 100 km) e o 1.6 de 105 cv (cun gasto de 6,9 litros). Polo que respecta aos diésel, dicir que integran a achega o 1.4 TDI de 80 cv (que vén cun consumo de 4,6 litros aos 100 quilómetros) e o motor 1.9 TDI de 105 cv (4,9 litros aos 100). Sinalar que estas dúas últimas motorizacións poden equipar o filtro de partículas diésel (DPF). O coche, que integra no interior o tapizado específico Scout, vén habilitado con pinas de aliaxe Arktos (outro elemento propio da casa para o vehículo). Sinalar que o Fabia estará dispoñible no mercado a finais do mes de maio.

Club Motociclista Teo

Sempre que nace un club deportivo o feito en si mesmo supón unha ledicia para os seareiros e amantes dos deportes. Por iso, neste número traemos a boa nova dun club recén constituído: o Club Motociclista Teo.

O Club Motociclista Teo é unha entidade deportiva sen ánimo de lucro que foi fundada o 15 de novembro de 2008, esta asociación ten o propósito de agrupar a todos os seareiros do motociclismo do concello de Teo.

O devandito club leva con esta iniciativa xa 4 meses e conta con 40 socios de distintos concellos; por nomear algúns: Teo, Compostela, Ames, Vedra, A Estrada, Padrón, Forcarei, Ordes, Trazo, Rianxo e Carnota. Dicir que o 90% dos socios ese atopan dentro da modalidade de Trial.

O club foi o organizador –o pasado 16 de novembro- da proba do Campionato Galego de Trial, que se celebrou en Lampai (Teo). Para este ano 2009 teñen concedida unha nova proba a puntuar, será o 18 de outubro. Contan con 5 pilotos posuidores da licenza da Federación Galega de Motociclismo -e participantes do Campionato Galego- é o cuarto motoclub de Galicia en canto a número de licenzas de Trial.

O pasado 15 de febreiro tivo lugar no concello de Entrimo (Ourense) a primeira carreira do Campionato Autonómico, na que o Club Motociclista Teo quixo estar presente dentro de diversas categorías: Promoción (Juan Abelleira, Alfonso Montoto), Cadete (Carlos Ordóñez), Veteranos (Carlos Waldomar, Casimiro García) e no seu debut –tanto de club coma de pilotos- acadaron dous 3º postos (podium).

Os nosos parabéns dende Sprint Motor e que sigan os éxitos.

Outro equipo que repite nos ralis de regularidade galegos é o formado polos lusos **Neves** e **Caldeira**. Ocuparon o chanzo máis baixo do podio final, ós mandos dun Porsche 356 Cabrio. Como curiosidade, engadir que na imaxe do devandito Porsche se vía -a xeito de pano de fondo- o impoñente castelo de Verín.

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

Rali do

TEXTO E FOTOS:
Miguel Cumbraos

Retorno ac

Obxectivo claro o de Meira na segunda manga do ano. Rematar e, se era factible, vencer entre os de serie. Acadou os dous o de Vincios, pois foi terceiro e logrou reinar no grupo N, logo de que Vilariño e Redondo ficaran fóra de xogo.

Máis dun ano despois, Martínez Barreiro atopou a senda das victorias. Problemas iniciais coa batería fixeron que se retrasase; con todo, o abandono de Burgo púxoo en cabeza. Triunfo en Lalín -a terceira para o de Cuntis- que acada un bo feixe de puntos polo alto coeficiente da cita do Deza.

Cocido

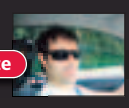
o máis alto

De novo Galicia serviulle ao asturiano Jonathan Pérez para seguir testando o Clio R3, modelo que empregará no nacional de asfalto. Correu moito e ben para mellorar o resultado anterior e situarse cuarto, así coma primeiro da súa división.

E nas restantes ofertas promocionais houbo variedade e continuidade. Así, Senén liderou a Kentes Racing, sendo para Cela a versión Sprint. Abalo mandou no Driver Sénior, repetindo José Carlos Guarc na variante Júnior. Entre os debutantes do Curuxa Rally, segundo triunfo para Guerrero.

Non ceden un ápice os tenores do Volante RACC que, en Lalín, volveron a dar unha lección de pilotaxe e eficacia. Alternancias na cabeza, scratchs ben repartidos e o final do ferrolán David Grandal, por diante de Adrián Díaz.

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



Iván Marante

Reportaxe gráfica

I Fórmula Rali Lalín

II RALI COMARCA DA ULLOA

Nunca é tarde...

TEXTO E FOTOS:
Miguel Cumbraos

Nunca é tarde… se a nova é boa. Así tiveron que pensar os irmáns Vallejo, logo de tantos anos competindo en Galicia, onde non venceran nunca nunha cita a puntuar dentro do noso campionato. Probando o Porsche que usarán no estatal, obtiveron unha cómoda vitoria dende a segunda cronometrada do día.

Cun dos novidosos Lancer EVO X grupo N FIA, o catalán Xevi Pons enfrontouse por primeira vez cunha cita autonómica galega. Agardábase máis punch do campión estatal de terra: foi terceiro, mais ben lonxe da cabeza.

Un problema mecánico; un motor que non ía en todos os seus cilindros, traizoou a Burgo na segunda especial. O campión galego remontou até chegar segundo, deixando claras as súas cartas de cara a renovalo cetro do 2008.

Completísima carreira de Fernando Rico, que retomaba en Galicia o volante do seu Lancer. O naronés achuchou a Pons e estivo preto de ser terceiro, para rematar por clasificarse nunha moi honrosa cuarta praza final.

A tarde foi determinante no desenlace do Volante RACC. Consistente ataque dos irmáns Díaz, que acadaron o triunfo. Non desmereceron en ningún intre o ferrolán Grandal e o gondomareño Bruno Meira, segundo e terceiro respectivamente.

Silva -na foto- foi o mellor no Trofeo Driver Senior, igual sorte tivo Guarc no apartado Junior. Nas restantes copas de promoción, os éxitos foron a parar a: Cela -o mellor no Trofeo Kentes-ASR- e Guerreiro, o máis regular no CuruxaRallye.

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

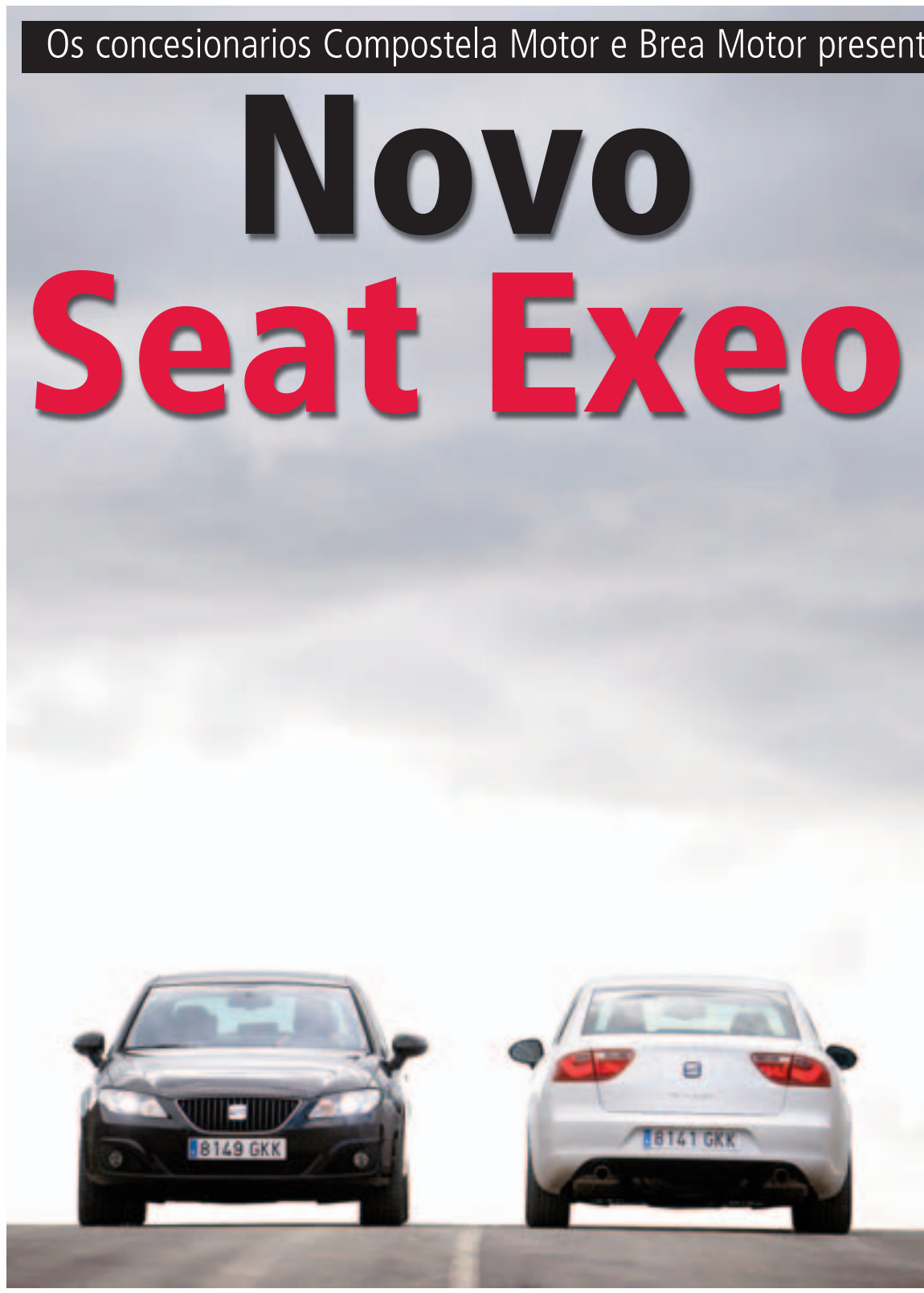
Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvador, nº 23 -
Tfnos: 981 570 182 / 981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498
Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing

La maquinaria más avanzada en equilibrado de discos de freno
Servicio Oficial: FONOS y LUCAS

TEXTO E FOTOS:
Redacción

Os concesionarios Compostela Motor e Brea Motor presentaron a nova berlina

Novo Seat Exeo



Vén da páxina 2.

Completo equipamento de serie

Na nova berlina da marca poderase escoller entre unha gama de 14 cores exteriores que se combinan cos 6 interiores diferentes. Xa dende o modelo base incorpóranse 7 airbags de serie, aos que se poden sumar os dous traseiros de tórax opcionais en toda a gama. Tamén é de serie no acabado Reference o dobre climatizador, ABS + TCS, ESP con asistente de freada de emerxencia (EBA), ordenador da bordo, elevalúas eléctricos dianteiros e traseiros, retrovisores eléctricos e calefactados, faros antinéboa, peche centralizado con mando a distancia, radio CD con MP3 con entrada auxiliar para fontes de son (Aux-in), e ancoraxe Isofix no asento do acompañante e nos asentos laterais traseiros, con seguridade adicional Top Tether, entre outros. Pero os que queiran máis, poden escoller as versións Style e Sport, que aumentan excesivamente a dotación de serie.

As versións Style suman ao equipamento Reference os seguintes elementos: asento do acompañante regulable en altura, asentos dianteiros con apoio lumbar, control de velocidade, paquete de iluminación, paquete fumador, retrovisores exteriores con posición aparcadoiro, sensor de estacionamento traseiro, sensor de chuvia, aceso automático de luces, espello interior antideslumbrante, parabrisas con protección acústica, banda superior gris no parabrisas, Coming Home, reposabrazos dianteiro/traseiro con compartimento + 2 posavasos, marcos das ventaíñas cromados + montantes B/C brillantes + taloneiras interiores con inserto de aluminio, neveira en guanteira, volante e pomo do cambio en pel, mandos no volante, 4 altofalantes adicionais, alarma volumétrica con sensor de inclinación, testemuña de perda de presión de pneumáticos e pinas de aliaxe 16” con pneumáticos 205/55.

Pola súa banda, o acabado Sport engade á versión base cristais escuros, asentos deportivos, asento do acompañante regulable en altura, asentos dianteiros con apoio lumbar, control de velocidade, reposabrazos dianteiro/traseiro con compartimento + 2 posavasos, paquete fumador, volante e pomo do troco en pel, mandos no volante, 4 altofalantes adicionais, alarma volumétrica con sensor de inclinación, testemuña de perda de presión de pneumáticos e pinas de aliaxe de 17” con pneumáticos 225/45. Adicionalmente, o cliente pode elixir a suspensión deportiva sen custo adicional.

En canto aos opcionais, o Seat Exeo ofrece unha ampla lista de elementos que aumentan considerabelmente tanto o nivel de confort a bordo como o de seguridade.