Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [XULLO2010] Nº 161 - ANO XV www.sprintmotor.com

Opel Insignia

A Insignia da marca

Proba

Proba

Potente e sedutor

Alfa Romeo Giulietta

SUZUKI

Conduce a lo Alto

Es hora de ser independiente. De respetar el medio ambiente. De un bajo consumo. Sólo te queda saber en qué color empezará tu nueva vida.

Ha llegado el momento de crecer. Ha llegado el momento de conducir a lo Alto.

Consumo Combinado: desde 4,4 hasta 5,2 l. / 100 Km.
Emisiones CO2: desde 103 hasta 122 g. / Km.

Way of Life!

CO_2 103 g/km

AHÓRRATE CON SUZUKI LA SUBIDA DEL IVA

GAMA SUZUKI ALTO desde 5.835€*

TALLERES J. Y M. FERNÁNDEZ, S.L. Ctra. de Santiago-Vigo, Km. 4 - Milladoiro - Tel. 981 531 156 - SANTIAGO DE COMPOSTELA

NEVER LOOK BACK

ANTI RETRO

CITROËN DS3

Cualquier tiempo pasado, pasó y puede que en su día fuera estupendo. Pero hoy es hoy y mañana ni te cuento. No mires atrás, ahí sólo está tu sombra. Tú que todo lo sabes y que todo lo quieres, debes estar en el futuro desde la última letra de este párrafo, así que corre y coge lo nuevo, que se pasa en un parpadeo. Mírala por delante, por arriba, por detrás, mírala 360º, por dentro y por fuera, ¿pasa por su interior tu futuro inmediato y perfecto? Te vemos. ¿Te ves?

EQUIPAMIENTO: PERSONALIDAD MÚLTIPLE - COLORES INFINITOS - 36 COMBINACIONES DIFERENTES DE COLORES EN CARROCERÍA Y TECHO - COMPLEMENTOS DE PERSONALIZACIÓN EN RETROVISORES, MOLDURAS, TECHOS, LLANTAS E INTERIORES - VOLANTE Y ASIENTOS DEPORTIVOS - ESP - CONNECTING BOX - WIFI SYSTEM - LUCES LEDS DIURNAS - NAVEGADOR MY WAY

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN

Noyamóvil SANTIAGO: Vía Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre . 981 577 777 / LALÍN: Corredoira, 31 . 986 787 078 / PADRÓN: Avd. Pontecesures, 22 . 981 810 307 / www.gruponoya.com

Quen quere un coche de gasolina?

A galega BlueMobility presenta un sistema intelixente de recarga de vehículos eléctricos

■ REDACCIÓN | TEXTO

Ao igual que cada día recargamos os nosos móbiles, cámaras fotográficas, reprodutores de música portátiles… con total normalidade e sen decatarnos de que se trata dunha posibilidade tecnolóxica sumamente recente, nun futuro moi próximo o feito de conectar os nosos vehículos á corrente eléctrica para que estes funcionen vai ser unha actividade tan normal como pode ser almorzar ao erguérmonos da cama.

A empresa galega BlueMobility (www.bluemobility.es), con sede en Vigo e experiencia no sector dende o pasado ano, vén de presentar no Salón Internacional do Automóbil Ecolóxico e a Mobilidade Sostible, en Madrid, a primeira Rede Intelixente de Recarga de Vehículos Eléctricos desenvolvida en España seguindo a estrutura de redes locais, no tocante do sistema máis estendido de puntos de recarga independentes.

Vigo está na vangarda do coche eléctrico con empresas como BlueMobility ou o grupo PSA

Esta empresa, que entre outras cousas, investiga, desenvolve, fabrica, vende, instala, da asistencia e opera en redes de recarga para os vehículos híbridos e eléctricos, vén de presentar a súa propia Rede Intelixente de Recarga de Vehículos Eléctricos (RIRVE), unha rede en proximidade, organizada xerarquicamente a partir de puntos xeográficos estratéxicos, que está formada por unha Central de Control e por varias redes locais despregadas por diferentes lugares.

Estas redes están integradas por un *Nodo de Control*, que actúa como unha central "*máis sinxela*" encargada da intelixencia e a xestión de datos desa zona concreta, e varios *Puntos de Recarga*, cuxa función se limita á transferencia de enerxía, segundo din, "*para abaratar custes se se quere expandir o número de puntos contratados*".

A diferenza deste sistema cos que ofrecen o resto de compañías do sector radica en que, segundo informan dende BlueMobility, "*as demais entidades venden puntos de recarga independentes coa intelixencia integrada, polo que resultan moito máis caros e reducen a escalabilidade do servizo*".

Grazas ao concepto de BlueMobility, engaden, *"os consumidores terán ao seu alcance estes emprazamentos dunha maneira máis doada nos seus lugares cotiáns de traballo e residencia"*; deste xeito, o coche pode cargarse, por exemplo, mentres se realizan xestións, compras ou incluso mentres se traballa.

Bernardo Tahoces e Alberto Casal durante a presentación

Cada punto terá a capacidade de subministrar enerxía nunha hora para percorrer un mínimo de 100 quilómetros e nun futuro vindeiro, segundo afirman, tamén existirá a posibilidade de realizar cargas rápidas en *electroliñeiras,* nun tempo aproximado de 10/15 minutos.

No acto de presentación deste revolucionario servizo participaron, entre outros, o director xeral de Enerxía, Industria e Minas, Ángel Bernando Tahoces, o presidente de BlueMobility, Alberto Casal, e o conselleiro delegado da firma Bartolomé Campins.

Galicia apoia o vehículo limpo

O titular da Xunta, Alberto Núñez Feijóo, avanzou que Galicia será "a primeira comunidade autónoma que regulará tanto as infraestruturas e os puntos de carga dos vehículos eléctricos coma todos os aspectos técnicos, xurídicos e administrativos que teñen que ter estas infraestruturas de recarga" deste tipo de coches.

Na súa intervención, Feijóo insistiu en que Galicia se converte así na primeira comunidade que regula o desenvolvemento do coche eléctrico e a instalación das electrolineiras, a través dun decreto que recolle tamén os requirimentos técnicos destas infraestruturas, así como a regulación das figuras dos promotores dos proxectos, dos xestores e dos instaladores, ao igual que a seguridade que deben manter estas instalacións e o dereito e as obrigas dos usuarios.

Rede de 500 electrolineiras

O xefe do Executivo autonómico subliñou, ademais, que o decreto tamén establece os mecanismos de coordinación para que os instrumentos de planeamento urbanístico recollan reservas de solo para a implantación de infraestruturas de recarga dos vehículos eléctricos. "Temos definida a rede que, entendemos, sería óptima para asegurar o abastecemento eléctrico nun momento de venda e de compra de coches eléctricos no futuro", avanzou Feijóo asegurando que "con medio millar, é dicir, 500 abastecementos espallados por toda a xeografía galega, teriamos cumprimentando todo o territorio de Galicia".

Comezar en 2011 nas sete cidades galegas

Na mesma liña, Núñez Feijóo adiantou que en 2011 se empezará a promover, con determinadas gasolineiras, estacións multifuncionais nas sete grandes cidades galegas. "Empezaremos coa instalacións de electrolineiras nas sete cidades galegas no ano 2011 para seguir sendo unha comunidade autónoma á vangarda neste tipo de enerxía alternativa dos vehículos do futuro", argumentou.

NEUMATICOS PERNAS
VENDA • REPARACIÓN
• MONTAXE E EQUILIBRADO • ALIÑADO ELECTRÓNICO • LAMIAS DE ALIAXE LIXEIRA
NEUMÁTICOS PERNAS: Milladoiro. Tel.: 981 53 62 55 - SANTIAGO DE COMPOSTELA
NEUMÁTICOS PONTEVEA: Pontevea – Teo (A Coruña). Tel.: 981 80 90 49 - Fax: 981 80 91 78

SUMARIO

ALFA ROMEO GIULIETTA » POTENTE E SEDUTOR 10

13 OPEL INSIGNIA » A INSIGNIA DA MARCA

RALI » VII SUR DO CONDADO 16

20 » SCOOTERS

22 RALI DE OURENSE » ALTA TENSIÓN

SECCIÓNS

ELÉCTRICOS	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6, 7, 8 e 9
COLECC. F1	Páxs. centrais
COMPETICIÓN	16-19, 22-23

+

6 RENAULT WIND, A CARA DESCUBERTA

7 LANCER EVOLUTION MR, O LUXO MÁIS PRETO

8 AUDI DRIVING EXPERIENCE

8 BREOGÁN MOTOR GALARDOADO CO CLUB DE OURO DE TOYOTA

8 VOLKSWAGEN SHARAN, DANDO A TALLA

9 ASTRA SPORTS TOURER, O FAMILIAR DE OPEL

9 CITROËN SURVOLT: ELÉCTRICO E (TAMÉN) DEPORTIVO

TRANQUILIDAD TOYOTA

ESTE ANUNCIO NO TIENE NINGÚN TIPO DE INTERÉS

0 % TAE

A 36 meses. Hasta 10.000 €. Importe restante al contado.

Solo hasta el 31 de julio en toda la gama Toyota*.

TOYOTA

www.compostelamovil.toyota.es

CLUB ORO

Compostela Móvil | Milladoiro - Santiago Tel. 981 52 43 53

ABIERTO SÁBADOS TODO EL DÍA

Today Tomorrow Toyota

Os empresarios vaticinan caídas superiores ás previstas ata final de ano

Galicia aumenta nun 26 por cento as vendas no semestre

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Rematou a festa de vendas para os concesionarios galegos. Os empresarios cren que o remate das axudas do Plan 2000E marca un antes e un despois para o sector. No que vai de ano conseguiron salva-los mobles co aumento das matriculacións, pero a partir de agora esperan unha caída do mercado superior ó trinta por cento. Segundo lle confirman a SPRINT MOTOR fontes da propia patronal, distintas empresas en Galicia empezan a facer números e non desbotan duros axustes laborais nos vindeiros meses.

Os concesionarios de Galicia conseguiron incrementa-las vendas de vehículos nun 26,9 por centro entre xaneiro e xuño, coa comercialización de 30.002 unidades. No conxunto de España, o comportamento do sector foi mellor no primeiro semestre do ano. As vendas aumentaron un 39,5 por cento no conxunto do estado, cun total de 604.161 matriculacións.

Malia que as vendas acumulan significativos incrementos nos últimos meses, a crise tamén se deixa notar nos petos dos consumidores. Directivos de importantes grupos empresariais galegos destacan que "a xente tarda en decidirse á hora de comprar e arredor do sesenta por cento das vendas corresponden a turismos pequenos ou de segmento medio-baixo". Os concesionarios non saben moi ben o que pode ocorrer a partir de agora. Ou si o saben. Son conscientes que as vendas van baixar neste segundo semestre pero descoñecen como será de dura a caída. Hai pouco pensaban que o descenso entre xullo e decembro sería de arredor do vinte por cento. Pero os empresarios xa vaticinan "retrocesos superiores ó trinta".

Causas

As principais patronais do sector en España teñen claras as causas que van provoca-la baixada das vendas nos vindeiros meses. A Asociación de Fabricantes (Anfac) e de Vendedores (Ganvam) din que a situación que se aveciña "é consecuencia da crise, a caída do consumo privado, as restricións crediticias, a elevada taxa de desemprego, a suba de dous puntos do IVE e o remate do Plan 2000E". Todo iso xunto "suma un cóctel que non sabemos como superaremos", apuntan no sector.

Precisamente, a patronal valora as axudas do Plan 2000E, postas en marcha polo Goberno central e que contou coa colaboración das comunidades autónomas. As asociacións Anfac e Ganvam sinalan que este programa "tivo efectos moi positivos nos eidos de mercado, emprego, recadación fiscal e protección do medio natural". Unicamente poñen algún pero a como rematou o Plan 2000E nalgunhas autonomías. Aseguran que "en Estremadura, Andalucía, Cataluña e a Comunidade Valenciana quedaron pendentes de cobro algunhas operacións acollidas a axudas e iso creou serios problemas ós concesionarios desas zonas".

Seat lidera o mercado galego no que vai de 2010

A compañía Seat mantén a tendencia positiva que marca desde principios de ano en Galicia. Os seus concesionarios en tódalas áreas metropolitanas e comarcas do país son os que máis unidades venderon entre xaneiro e xuño, cun total de 3.190. Grazas, sobre todo, ó bo comportamento do Ibiza. Moi preto sitúase un dos buques insignia do Grupo PSA: Peugeot. A marca do león, que liderou en 2009 o mercado galego, ocupa a segunda posición con 3.155 matriculacións. Peugeot ten nos seus modelos 207 e 308 o principal atractivo das vendas.

Renault suma no semestre 2.877 matriculacións en Galicia, o que converte a marca francesa na medalla de bronce provisional no que vai de ano. A cuarta posición é para Volkswagen, con 2.609 unidades. Deseguido quedan Citroën, con 2.589 vehículos matriculados; Ford, con 2.479; Opel, con 1.797; e Toyota, con 1.637.

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

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

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, Luis Penido e Emilio Blanco.

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

SPRINT MOTOR:

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

IMPRIME: Tórculo
Depósito Legal: C–138/97

Editorial

A voltas cos pneumáticos

Todos somos conscientes da importancia dos pneumáticos na seguridade viaria, mais ás veces por desidia ou por un falso aforro non os levamos nas condicións idóneas.

Manter os pneumáticos dun vehículo en bo estado é fundamental para a seguridade viaria e evita que se produzan moitos accidentes. Coa chegada das vacacións de verán, prodúcense máis desprazamentos por estrada, polo que os pneumáticos adquiren un papel decisivo, pois son o único punto de unión entre o vehículo e o solo. O correcto mantemento dos pneumáticos é fundamental para a seguridade e ademais levar os pneumáticos en bo estado evita as multas.

A Dirección Xeral de Tráfico sinala que un 27% dos vehículos que circulan polas estradas nacionais teñen un risco moi alto de sufrir un accidente debido á deterioración e desgaste dos seus pneumáticos en canto a nivel de profundidade do debuxo, o que favorece a perda do control do vehículo e incrementa a distancia de freada.

Moitos condutores descoñecen que a lei esixe -a través do Regulamento Xeral de Vehículos no art. 12.5.1- que os pneumáticos teñan unha profundidade de debuxo superior ou igual a 1,6 mm nas principais rañuras da banda de rodadura, e que o seu estado debe reunir as condicións mínimas de utilización. Así, a DXT multa con 150 euros por pneumático a aqueles que estean por debaixo do establecido pola lei (1,6 mm) e incluso pode chegar a reter o vehículo se se dá o caso de levar os 4 pneumáticos en mal estado.

Así mesmo, os pneumáticos deben conservar sempre as inscricións regulamentarias e non poden presentar ampolas, deformacións anormais, roturas ou outros signos que evidencien o despegamento dalgunha capa ou da banda de rodamento. Ademais, non deben presentar cables ao descuberto, gretas ou síntomas de rotura ou dislocación da carcasa.

Unha vez máis, xogamos a seguridade de todos.

XACOBEO 2010 Galicia

XUNTA DE GALICIA

Celga

Certificado Lingua Galega

Prepárate para obter o Certificado de lingua galega

PRÓXIMOS CURSOS

Toda a información no web da Secretaría Xeral de Política Lingüística
www.xunta.es/linguagalega

Renault Wind, a cara descuberta

Renault estreará no mes de setembro un novo modelo, trátase do Wind. O vehículo en cuestión é o resultado da unión dun *cupé* (coche deportivo) e un *cabrio* (convertible ou descapotable).

Baixo o abeiro da fórmula "2 en 1", a marca francesa ofrecerá un *cupé roadster* de dúas prazas que se axuda da plataforma do Clio 2 R.S. e que se sitúa entre o Twingo e o devandito Clio.

O Renault Wind ofertará dúas motorizacións: o TCe (100 cv) e o 1.6 16 v (133cv). Salientar que o seu teito -de sistema eléctrico- ábrese en só 12 segundos e fica gardado na parte inferior do maleteiro (cun volume constante de 270 dm3). Outro detalle a subliñar é o posto de condución, tratado coma un *cockpit* (cabina de voo), cun cadro de mandos que fai lembrar o mundo das motos e uns asentos deportivos con repousacabezas integrados.

O prezo deste Renault Wind (acabado Dynamique) é de: 18.095 euros para o TCe 100; e 19.305 euros para o 1.6 16 v 133.

Novo concesionario Lexus en Vigo

Breogán Autolux inaugurou o seu novo Centro Lexus en Vigo (estrada de Baiona). Ao devandito acto asistiron máis de 600 persoas; por parte de Lexus España: **José Santos** (Lexus Experience Manager), **Lucía Bracamonte** (delegada de vendas), **Juan Pablo de la Cueva** (delegado de posvenda) e **José Luís Bravo** (responsable de V.O., flotas e vendas especiais).

José Ramón Ferreiro -xerente de Breogán- agradeceu a todos os asistentes a súa presenza e compartiu con todos eles a súa ilusión con este novo proxecto e, sobre todo, o seu compromiso coa marca Lexus para ofrecer un servizo e unha atención da máis alta calidade, tal e como se merece esta marca Premium.

O novo Centro Lexus conta cunha superficie de 1.400 m2 distribuídos en dous andares, entre: exposición de vehículos, taller de mecánica e recambios. As instalacións están dotadas da última tecnoloxía co gallo de achegar un servizo impecable e de gran calidade, todo isto co apoio dun persoal altamente cualificado e coñecedor da marca.

Novo recoñecemento a Compostela Móvil

O vicepresidente de Toyota España -**Jacques Pieraerts**- acompañado polo director comercial -**Francisco Lanillos**- presidían o acto de entrega dos pins de ouro aos empregados e colaboradores de **Compostela Móvil.** Dicir que este acontecemento foi consecuencia dun labor de equipo -como é o caso do **Club de Ouro de Toyota-** que logra a concesión compostelá da marca por décimo ano consecutivo (única en España que o consegue de xeito consecutivo desde que se instaurou o galardón) e que recoñece a excelencia do servizo de Compostela Móvil en todos os eidos da súa actividade, así como a total satisfacción dos seus clientes.

Os dous executivos da marca salientaron o labor desenvolvido por todos e cada un dos empregados de Compostela Móvil ao longo do ano 2009, o que permitiu un ano máis á empresa galega obter o Club de Ouro Toyota. Por último, lembrar as felicitacións e ánimos encamiñados aos directores xerentes de Compostela Móvil, **José Cortegoso** e **Francisco Pérez**.

Lancer Evolution MR, o luxo máis preto

Mitsubishi lanza unha oferta co seu Lancer Evolution MR como *estrela*, por 40.300 euros poderá adquirirse o devandito modelo con sistema Super All Wheel Control (S-AWC), cambio Twin Clutch SST e un propulsor turbo de 295 cv.

Cómpre dicir que a versión MR deste Lancer sitúase no cumio da gama e dispón dun amplo equipo, damos conta del: sistema de control dinámico S-AWC, transmisión automática de dobre embrague con modo deportivo TC-SST de seis relacións, levas de cambio de magnesio no volante, lamias de aluminio forxado BBS de 18 polgadas, amortecedores Bilstein con resortes Eibach, asentos Recaro en coiro e Alcantara, discos flotantes Brembo dianteiros e traseiros, mecanismo de navegación MMCS con servidor de música, faros dianteiros Bi-Xenon, luces dianteiras auto-adaptativas, sensor de escuridade e prendido automático de luces, sensor de chuvia, climatizador, dispositivo intelixente de apertura de portas sen chave, Bluetooth...

Prezos Audi A8

Audi A8L

Modelo	Cilindrada	Potencia	Euros
3.0 TFSI quattro tiptronic 8 vel.	2.995	290 cv	82.140
4.2 FSI quattro tiptronic 8 vel.	4.163	372 cv	99.400
3.0 TDI quattro tiptronic 8 vel.	2.967	250 cv	77.920
4.2 TDI quattro tiptronic 8 vel.	4.134	350 cv	97.320
L 3.0 TFSI quattro tiptronic 8 vel.	2.995	290 cv	90.720
L 4.2 FSI quattro tiptronic 8 vel.	4.163	372 cv	107.320
L W12 quattro tiptronic 8 vel.	6.299	500 cv	151.790
L 3.0 TDI quattro tiptronic 8 vel.	2.967	250 cv	86.500
L 4.2 TDI quattro tiptronic 8 vel.	4.134	350 cv	109.050

Breogán Motor galardoado co Club de Ouro de Toyota

O pasado 9 de xullo, Toyota España facía entrega do galardón Club de Ouro ao xerente de **Breogán Motor**, **José Ramón Ferreiro** e tamén a todo o seu equipo.

O vicepresidente de Toyota España -**Jacques Pieraerts**- e o director comercial -**Francisco Lanillos**- entregaban a José Ramón Ferreiro a placa que o acredita como membro deste Club. Os demais representantes de Toyota España que acudiron ao acto fixeron entrega a todo o persoal de Breogán Motor do Pin de Ouro por quinto ano consecutivo.

Toyota España recoñece con este premio o labor comercial dos directores e os seus equipos, o seu traballo no conxunto das áreas clave do negocio e a súa excelente visión de futuro. O programa do Club de Ouro abrangue os seguintes apartados no traballo cotián dun DMA: vendas, satisfacción do cliente en vehículos novos, posvenda, venda de recambios, accesorios, procesos comerciais e xestión empresarial.

Audi driving experience

O programa de cursos de condución "Audi driving experience" inclúe sete experiencias que se agrupan en 3 tipos de superficie distintas. En Santiago celebrouse a finais do mes de xuño unha delas. Concretamente a "Dynamic driving experience". Este curso consiste fundamentalemente: nas freadas súbitas, os derrapes en curva ou o sorteo de obstáculos.

A adrenalina púxose a ferver en Amio. Todos os participantes veron como se pode mellorar e perfeccionar a condución cando se teñen bos profesores e vehículos como os da marca Audi. Unha experiencia dirixida a aqueles condutores que queiran aprender a dominar o seu automóbil en situacións imprevistas.

Algunhas das tecnoloxías que se puxeron a proba en Compostela foron a tracción quattro, o Audi drive select, o sistema ABS ou o programa de estabilización ESP.

Volkswagen Sharan, dando a talla

No mes de outubro chegará ao mercado español a terceira xeración do novo Sharan. Volkswagen segue a apostar polo monovolume *premium* e, desta volta, achegará catro motores a escoller. No caso de elixir os diésel, teriamos a opción inicial do TDI Common-Rail 140 cv con cambio manual de 6 velocidades ou cambio automático DSG e, nun futuro, o 2.0 TDI Common-Rail 170 cv con cambio manual e DSG. Se a escolla é un propulsor gasolina, poderiamos ter: un 1.4 TSI de 150 cv con cambio manual de 6 velocidades ou automático DSG e, máis adiante, o 2.0 TSI de 200 cv con cambio DSG de 6 velocidades.

O Sharan caracterízase pola súa amplitude, os asentos en módulos (distribuídos en tres fileiras) permiten dar acubillo a 6 ou 7 pasaxeiros. Cómpre sinalar unha das novidades máis senlleiras deste novo modelo, as portas laterais estarán dispoñibles -de xeito opcional- con peche e apertura automática (incluíndo o sistema anti aprisionamento).

Asemade, tres serán as opcións de acabado no noso mercado: Edition, Advance e Sport. A versión inicial será a Edition, constará de: Climatronic bi-zona, radio RCD 310 con reprodución de MP3, lamias de aceiro de 16 polgadas, preinstalación de bluetooth, axuda de arrinque en pendente... As versións Advance e Sport contan cun equipamento de primeiro nivel: radio RCD 510 con MP3 e 8 altofalantes (4x 20W), paquete luz e visión (coas funcións: *Coming Home* e *Leaving Home*), sensor de chuvia, control de velocidade Tempomat, etc.

Gran variedad en Desayunos y Platos Combinados
Cafetería
Lembranza
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

Astra Sports Tourer, o familiar de Opel

Opel vén de descubrir o seu novo station wagon (é dicir: un vehículo familiar), falamos do Astra Sports Tourer. Indo ao miolo, o Sports Tourer posúe: sistema de chasis electromecánico FlexRide, mecanismo de iluminación adaptativa AFL+, asentos dianteiros ergonómicos, cámara frontal Opel Eye (recoñece os sinais de tráfico, avisa ao condutor do cambio de carril involuntario...), así como un volume de carga de 1.550 litros. Comentamos -a xeito de adianto- que os enxeñeiros da marca xermana están a traballar na seguinte xeración do sistema integrado de transporte de bicis FlexFix, que se estreará o vindeiro ano no Astra Sports Tourer.

En canto a motores, o Astra Sports Tourer ofertará oito propulsores de gasolina e diésel con potencias que irán desde os 95 aos 180 cv. A novidade será o 1.4 Turbo de gasolina con 120 cv asociado a unha caixa de cambios manual de seis velocidades. Asemade, o 1.4 Turbo de 140 cv está arestora disposto cunha caixa de cambios automática de seis velocidades.

Informar de que a motorización 2.0 CDTI de 160 cv conta cunha caixa de cambios manual de seis velocidades (tamén opcional con caixa automática de seis velocidades), cun consumo de combustible de só 5,1 l/100 km e unhas emisións de 134 g de CO2 por km. Nos plans futuros para o Astra Sports Tourer consta o de incluír a tecnoloxía Start/Stop e aplicala á nova versión ecoFLEX co motor 1.3 CDTI de 95 cv.

Citroën Survolt: eléctrico e (tamén) deportivo

Logo da súa posta en longo no Salón de Xenebra, o Citroën Survolt vén de despexar tódalas dúbidas posibles sobre a suposta falta de operatividade dos vehículos limpos e respectuosos co medio ambiente. De feito, o novo modelo da casa francesa ten madeira de vehículo de competición, tal e como se puido ver a mediados de xullo no circuíto de Le Mans, onde o Survolt (que é 100% eléctrico) foi probado a fondo pola piloto Vanina Ickx. O resultado desta proba -e de tódalas anteriores- é a certificación de que é posible o equilibrio entre deportividade e coidado coa natureza. O Survolt, que ten un tamaño ben compacto (3,85 metros de lonxitude, 1,87 de amplitude e 1,20 de altura), presenta unha feitura externa fabricada en carbono, o que unido a un chasis tubular e un fondo chairo con extractor favorece a súa potencialidade como vehículo de competición. Presenta dous motores eléctricos cunha potencia combinada de 300 cv de 0 a 5.000 rpm, o que lle permite acadar unha velocidade máxima de 260 quilómetros por hora. O seu peso é de 1.150 quilos, e isto (unido ao anterior) posibilítalle reducir a barreira dos cinco segundos de 0 a 100 quilómetros. Asemade, incorpora dúas baterías de ións de litio de 140 quilos cada unha e cunha capacidade de 31 kw. Pode recargarse en dez horas coa rede convencional de 220 voltios, podéndose reducir este tempo a só dúas horas cunha alimentación específica.

El progreso siempre comienza con una pregunta. La nuestra, ¿cómo mejorar las prestaciones mejorando al mismo tiempo el medioambiente?

Así nace el crossover híbrido más eficiente del mercado, el nuevo Lexus RX 450h. La combinación perfecta donde todo suma: diseño, potencia, silencio y compromiso con la naturaleza.

Gracias a la tecnología LEXUS HYBRID DRIVE, reducimos las emisiones a 148 g/km y el consumo a 6,3 l/100 km. Todos ganamos.

BIENVENIDO A UN MUNDO MEJOR

6,3 l/100 km | 299 cv | 148 g CO2/km

CENTRO AUTORIZADO LEXUS:
BREOGAN AUTOLUX
Avenida Finisterre, 331
15008 La Coruña
Tel. 981 160 444

5 años de garantía
www.mundolexus.com/lacoruna

LEXUS

Alfa Romeo Giulietta

GRAZAS Á CORTESÍA DO CONCESIONARIO *APV MOTOR* E LOGO DE PROBAR O ALFA ROMEO GIULIETTA (MODELO QUE SUBSTITÚE AO POPULAR 147) FICAMOS CUNHA SENSACIÓN MOI GRATA E GABÁMONOS DE GOZAR DUN VEHÍCULO QUE POR ENRIBA DOUTRAS VIRTUDES SALIENTA POR UNHA PUREZA DE LIÑAS ABONDO ELEGANTE E UNHAS CARACTERÍSTICAS DINÁMICAS ABRAIANTES.

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

Potente e sedutor

Estética

A estética é un dos principais criterios que se teñen en conta á hora de adquirir un vehículo. Penso que esta vai ser unha das *virtudes* que serán de grande axuda para Alfa Romeo á hora de comercializar o Giulietta, un automóbil que presenta un aspecto exterior e interior ben atractivo á vez que inspira solidez, deportividade e vangardismo.

Emporiso, o seu exterior é maior que o do 147 (medrando até os 4,36 m de longo; 1,80 m de ancho e 1,46 m de alto), o espazo interior tamén se ve ampliado destacando de xeito especial nas prazas dianteiras. A capacidade do maleteiro tamén é de subliñar, arredor duns 350 litros cunhas formas moi aproveitables e a versatilidade engadida do portón traseiro.

Nada máis poñérmonos aos seus mandos, apreciamos un grande avance en canto ao deseño interior. Dicir que o aspecto e tacto dos materiais é contundente.

Asemade, non se perciben ruídos nin abaneos. Tan só mentres o motor está frío unha certo rumor é perceptible, xa que cando o motor está a temperatura normal e co vehículo en marcha apenas se percibe máis son que o propio de rodadura.

Equipamento

En canto ao equipamento, na unidade probada non botamos nada en falla... pola contra, salientamos uns elegantes acabados propios da marca italiana. O equipamento de seguridade é de primeira liña: este modelo non só acadou as cinco estrelas (máxima puntuación posible) na valoración da EuroNCAP -proba que avalía a seguridade activa e pasiva dos automóbiles dun xeito obxectivo- senón que acadou 87 puntos sobre 100 posibles nas distintas medicións (protección de: ocupantes, nenos, peóns…) liderando neste apartado o segmento dos compactos probados pola citada EuroNCAP.

Xusto é recoñecer que a posición de condución é boa, a unidade probada conta cuns asentos moi envolventes, malia que a visibilidade é algo escasa (sobre todo nos tres cuartos traseiros).

Monitorizacións

En canto a motorizacións, na primeira fase de comercialización estarán dispoñibles catro mecánicas diferentes, todas turboalimentadas: dúas de gasolina -de 1.4 litros con 120 e 170 cv- con consumos medios estimados de 6,4 e 5,8 litros respectivamente e outras dúas turbodiésel -1.6 JTDm de 105 cv e un 2.0 de 170 cv (a unidade probada por nós)- que consumen unha media de 4,4 e 4,7 litros. Tamén se prevé comercializar nun futuro un 2 litros turbodiésel con 140 cabalos e unha versión deportiva a gasolina cun propulsor turbo de 1.7 litros e 235 cabalos de potencia máxima.

En marcha

A unidade probada amosou unha dinámica espectacular, unindo á súa capacidade para adiantar e recuperar velocidade unha vertixinosa velocidade de paso por curva, sobre todo en zonas rápidas. Aquí nótase de xeito especial que o chasis é de última xeración, achega compoñentes moi ben deseñados e construídos con materiais lixeiros que minimizan o peso suspendido optimizando o traballo das suspensións.

O resultado é unha agarre á estrada impresionante, uns límites de adherencia moi altos e cunhas reaccións sans. O despregamento electrónico que equipa o Alfa Romeo Giulietta é de primeira liña, conta con: sistema Start/Stop (que optimiza os consumos), o mecanismo de freada de emerxencia, o dispositivo de control de tracción Q2 , o control de estabilidade ESP (de serie en toda a gama do Giulietta, unha boa garantía para situacións difíciles). De certo existen uns límites físicos que non deberemos superar e a mellor recomendación que se pode dar a todo condutor é que prime o sentido común. Con todo, a sensación que transmite o Alfa Romeo Giulietta a alta velocidade é de moita seguridade e poderemos estar circulando ben máis rápido que outros vehículos que nos acompañen na mesma vía. O vehículo é moi eficaz, teremos que cometer un erro de apreciación moi grande para meternos en problemas no que a estabilidade e comportamento dinámico se refire.

A estas alturas cómpre aclarar que o citado sistema Q2 simula o efecto dun diferencial autoblocante, isto é: mellora a tracción en situacións delicadas e faino controlado de maneira electrónica resultando de grande axuda para o condutor.

Por se todo isto fose pouco, dispoñemos do sistema DNA (funcionamento mediante un botón) que acentúa se cabe o carácter deportivo do Alfa Romeo Giulietta. Con el poderemos elixir entre a posición: normal, deportiva ou a de situacións adversas... de xeito que se modificarán os parámetros da xestión electrónica e se mellorará o comportamento do vehículo. Máis polo miúdo, actuará sobre a resposta do motor, da dirección e do control de estabilidade. O resultado en posición deportiva: unha gozada para os puristas.

> **Na primeira fase de comercialización estarán dispoñibles catro mecánicas diferentes, todas turboalimentadas**

Ficha técnica

Motor: 2.0 JTDM
Cilindrada: 1.956 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña
Inxección:
Multijet 2: inxección directa con turbocompresor
Potencia máxima en cv / rpm: 170 / 4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 350 / 1.750
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 6
Sistema Stop & Start: serie
Dirección: Dual Pinion
Freos dianteiros / traseiros:
discos 305 mm / discos 264 mm
Lonxitude total: 4.351 mm
Número de prazas: 5
Volume do maleteiro (litros): 350
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 60 litros
Prezo: 24.500 euros

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
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

Moto Sport
Venta y Reparación
Cruce de Picaños, 3 Baixo
15.702 Santiago de Compostela
T. 981 522 454
M. 629 793 714

Alain, o galo

[1985] Os turbomotores Porsche, Ferrari, Renault, Honda e BMW eran todo forza bruta. Apertados no límite da resistencia mecánica por un lado e resecos pola limitación de combustible por outro, malamente chegaban á meta. Atinaron coa apócema máxica o equilibrado McLaren MP4/2B e o coraxudo Alain Prost.

Alain Prost víase vir. O francés encontrou en McLaren a estabilidade emocional que non tivera en Renault e todo parecía indicar que o gran rival, o seu propio compañeiro de equipo Niki Lauda, tiña bastante co terceiro título colleitado o ano anterior. Lauda estaba para retirarse, pero aínda reservou folgos para culminar un ano infestado de avarías mecánicas coa derradeira vitoria, en Zandvoort escoltado polo seu discípulo Prost a 232 milésimas.

Con vistas ó futuro, a prosperidade na relación Alain Prost e McLaren-Porsche pasaba por contrarrestar a puxanza da sociedade de Williams-Honda, ganadora das tres últimas probas do ano. Por outra banda, tampouco había que perderlle o ollo ó imparable brasileiro Ayrton Senna. Sobre o penúltimo Lotus John Player negro, Ayrton quedou tirado catro veces en cabeza de carreira pero empezou a alimentar as lendas de poleman e de especialista en condución sobre auga. Destacar así nun Lotus sen a maxia de Chapman, Bellamy e Warr fala das altas misións a que estaba chamado aquel brasileiro de físico enfermizo.

"Escalaba en sexta costa arriba…

…subindo Massenet, no alto de Mónaco, a cerca de 310 km/h", recordaba Gerhard Berger. Corrían tempos de turbopropulsión, tal como reflectía aquela evocadora nomenclatura: waste-gate (válvula de descarga), boost (comando de aumento de presión), pop-off valve (válvula de seguridade para excesos de presión). Potencias sen couto en torno ós 3,5 bar de presión empezaban a ser observadas con receo nos despachos da praza da Concordia, mentres os colectores de escapes despregaban por Massenet arriba sinfonías de excitación para os sentidos.

Tamén había quen renegaba dos turbos. O actual campión Niki Lauda, por exemplo. "Tiñas a potencia toda para unha triste volta cronometrada e despois na carreira había que conformarse con 600 cabalos. Era ridículo". A especificación máis brava estaba indicada escasamente para as voltas de cualificación, coa presión de turbo a tope e pneumáticos ultrabrandos. En torno ós 1.250 cb disque daba o Renault EF15 co sistema de distribución pneumática, ideal para marcar poles. En cambio, a versión "tranqui", a recomendada para chegar ó final das carreiras, esixía arte dos pilotos para concentrarse en aforrar gasolina e administrar a saída bruta do gas.

Marlboro McLaren International reeditou o título de marcas do 1984 ganándolles ó Ferrari de Michele Alboreto, ó Williams-Honda da parella Rosberg – Mansell e ó Lotus-Renault de Ayrton Senna e Elio de Angelis. John Barnard e o seu equipo de deseñadores de chasis eludiron entrar na guerra aberta de potencias que perseguían BMW e outros fabricantes de motores. E polo que se viu, o MP4/2B foi quen mellor graduou as proporcións motor-chasis.

Le professeur

O piloto de Saint-Chamond, da clase de Fignon e da raza de Hinault, tiña a todo Francia esperando que completase a angueira na que deixaron a vida Marcel Renault (1903), Jean-Pierre Wimille (1949), Jean Behra (1959), François Cevert (1973), Patrick Depailler (1980) e Didier Pironi.

Prost, orixinario na aldea gala de Lorette, tense por xente normal e franco, coma o resto dos nacidos ó pé do macizo do Forez, cicelados coa severidade da paisaxe e curtidos do frío. "Eu sempre digo o que penso, calquera que sexan as consecuencias, porque me tira para tras dar unha imaxe dun campión ou dun home ideal, como lle gustaría á opinión pública. O importante, sobre todas as cousas, é ser sincero con un mesmo. E esta integridade está en relación coas miñas raíces".

Vindo de perder dous campionatos consecutivos pola mínima —dous puntos contra Piquet (1983) e medio punto contra Lauda (1984)—, a intelixencia natural de Prost abondoulle para tragar o amor propio e aprender dos erros. Por iso a progresiva laudización de Prost non entra en contradición coa súa recia personalidade. O mesmo que dixo que odiaba telo de compañeiro retrata a transformación do pupilo á súa imaxe e semellanza: "Canto a experiencia de carreira, eu levaba vantaxe. Durante as primeiras mangas eu probaba a igualalo nas cualificacións. El ía rápido, eu máis. Despois el ía máis rápido. Ó final, dixen: "ó carallo"; o que faga el na volta cronometrada é problema seu, eu vou traballar na configuración de carreira [...] Eso significaba que durante a proba eu ía sempre diante del. Desde que se puxo a facer igual que facía eu, empezou a traballar con método e a asimilar todo o relativo ós axustes. A final de temporada acabou sendo unha ameaza para min. Antes daquelo, eu saía desde lonxe, remontaba e ganaba. No 85 levei por diante Zandvoort, pero el era moi forte, máis forte: mellor nas cronos e tamén en carreira. A súa debilidade transformárase en forza; aprendera observándome". Coñecendo a Niki Lauda, chufar a Prost era chufarse a si mesmo: "Era un piloto rápido e bastante intelixente para facer traballar o coche ó seu xeito. Acabou sendo un piloto perfecto en termos de facultades técnicas".

> "a progresiva laudización de Prost non entra en contradición coa súa recia personalidade

A cultura de Woking

Mediados os oitenta, a McLaren pega un salto de calidade e emprende unha época dourada estable da que non se descolgará máis que de xeito cíclico. Fortemente marcada pola personalidade que lle imprime o seu patrón Ronald Dennis, da escudería radicada en Woking sempre se espera sobriedade, desafío, rigor, limpeza, flegma, orgullo, organización... en grao máximo. Dío Ron: "A filosofía de McLaren é que facemos todo o posible para inspirar a quen traballa para a compañía, para que contribúa a ganar todas e cada unha das carreiras en que participamos. Calquera que se distraia deste obxectivo aquí non ten sitio".

Cando McLaren aínda pintaba os coches de color laranxa, Ron Dennis empezaba na Cooper cargando gasolina nos tanques. De xefe de mecánicos pasa a fundar a Rondel-Racing para correr en fórmula 2. Desde aquela fóronse sucedendo os Project 1, 2, 3 e 4. Cadrando coa implicación da Marlboro de John Hogan (Philip Morris Europe) e a chegada do enxeñeiro John Barnard por recomendación de Patrick Head, Ronald Dennis sucede no cargo a Teddy Mayer, mandamáis desde a desaparición de Bruce McLaren. MP4 (Marlboro Project Four) estaba en marcha.

Do xenio intelectual de Hans Mezger co motor e de John Barnard co chasis, Ron Dennis armou no seo de McLaren unha submarca coa denominación TAG Porsche, doada de identificar polas vistosas colores da tabaqueira patrocinadora. A partir dese tronco, Dennis irá reafirmando a identidade do equipo á conta de incorporacións á súa medida como Honda, Ayrton Senna, Mika Häkkinen, Mercedes Benz, West, Adrian Newey, Lewis Hamilton.

> "en Woking sempre se espera sobriedade, desafío, rigor, limpeza, flegma, orgullo, organización... en grao máximo

	PILOTO	BRA	POR	RSM	MON	CAN	EUA	FRA	GBR	GER	AUT	HOL	ITA	BEL	EUR	RSA	AUS	TOTAL
1	Alain Prost	9	-	-	9	4	-	4	9	6	9 P	6	9	4 P	(3)	4	-	73 (76)
2	Michele Alboreto	6 P	6	-	6	9	4	-	6	9	4	3	-	-	-	-	-	53
3	Keke Rosberg	-	-	-	-	3	9	6 P	- P	-	-	-	-	3	4	6	9	40
4	Ayrton Senna	-	9 P	- P	- P	-	- P	-	-	-	6	4	4 P	9	6 P	-	- P	38
5	Elio de Angelis	4	3	9	4	2 P	2	2	-	-	2	2	1	-	2	-	-	33

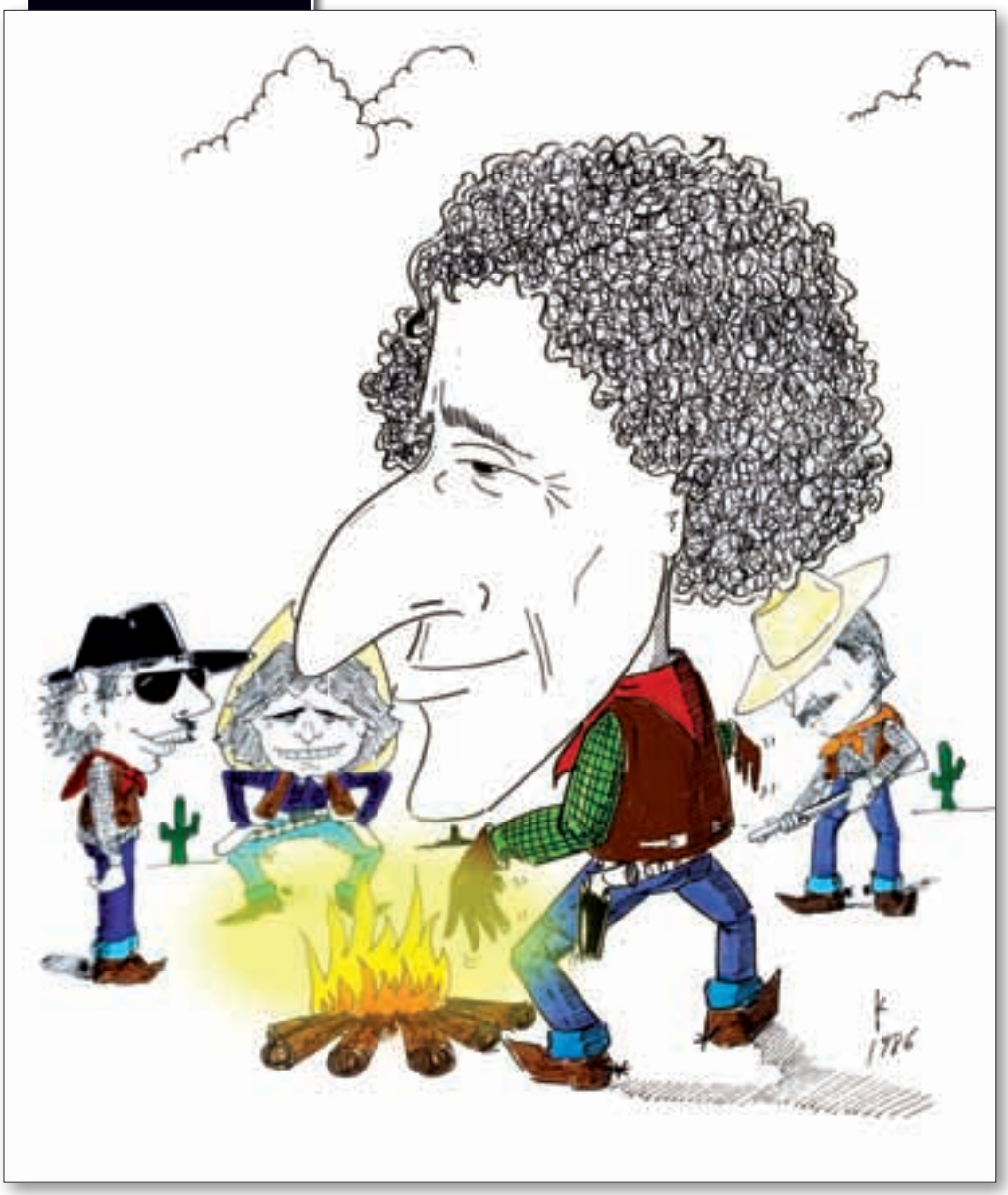
	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Marlboro McLaren International	MP4/2B	TAG-Porsche	Prost / Lauda	Marlboro
2	Scuderia Ferrari SpA	156/85	Ferrari	Alboreto / Johansson	Marlboro
3	Canon Williams Honda Team	FW10	Honda	Rosberg / Mansell	Canon
	John Player Team Lotus	97T	Renault	Senna / De Angelis	John Player

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

Estamos Todos?

[1986] Tres filosofías de marca (McLaren, Williams e Lotus) combínanse cos catro magníficos: Alain, Nigel, Nelson e Ayrton. En tempos dos mil cabalos debaixo do pé, tivo sabor especial o principio dunha rivalidade entre contrincantes desde todos os puntos de vista. Faltaba Gilles e un Ferrari.

Mentres noutras latitudes do automobilismo choran a desaparición tráxica de Thierry Sabine, Henri Toivonen e varios espectadores no rallye de Portugal, o noso Elio mátase no Paul Ricard a bordo dun BT55. Andaba probando no Brabham-BMW ultrabaixo cando nas eses de Verrerie salta o alerón traseiro, parece ser. Bota demasiado tempo antes de recibir auxilio. Encontraron o coche entornado e ardendo con Elio de Angelis preso dentro. Quedouse ás poucas horas como consecuencia de inhalar os gases da combustión.



No mes de marzo Frank Williams caera nun coche alugado por un cavorco abaixo e o teito tórcelle a cabeza. Dislocación dunha vértebra cervical con redución do canal medular, en palabras do médico oficial da fórmula un. Sobrevive condenado a moverse en cadeira de rodas. A final de ano Piquet e Mansell fixéronlle subir a rampla maior para recoller o título de marcas.

Sen chegar ás terribles consecuencias de Elio e Frank, Nigel Mansell parece estar tocado por unha forza estraña. Perde o mundial en Adelaida, no último grand prix por desfacérselle unha roda do seu Williams-Honda: "Na volta sesenta e catro, a roda traseira esquerda estoupa. Ía de sexto a 320 Km/h. Perdín o control do coche. Naquel momento todo o que contou para min foi a miña vida. Pelexei con todas as miñas forzas para evitar que o coche se fose espetar contra o muro. [...] Sufrira decepcións e aínda sufrirei máis, pero esa foi sen dúbida a máis dolorosa". Aquí empeza a labrar o sentimento de conmiseración que acompañou a Nigel eses anos.

Guión de Sergio Leone

Despois de quince carreiras, sentencia o mundial unha pista semiurbana a nivel do mar: Adelaida. Última oportunidade para tres pistoleiros: 70 puntos Mansell, 63 Prost, 63 Piquet. McLaren, consciente das limitacións técnicas fronte ós monoprazas de Didcot, trama unha estratexia de equipo lanzando a Rosberg de lebre para provocar ó británico e ó brasileiro.

Descartado Senna por avaría de motor, Prost vese forzado a entrar a media carreira nos garaxes cun problema cun pneumático e incorpórase bastante distanciado de Rosberg, que seguía tirando, e do dúo Williams. A vinte voltas do final desintégrase a roda dereita de atrás de Rosberg, co que lle deixa a Mansell a pista libre. Nos garaxes delibérase coa xente de Goodyear e decídese entrar a cambiar as rodas, pero xa foi tarde. Nunha recta de 300, un Canon amarelo e azul vese vir diante dun rabo de faíscas bailando coa roda traseira dereita no disco e soltando as lonas. É o cinco. É Mansell.

Prost e Piquet están a pre e queda carreira. "Que entre Piquet xa!", ordenan en Williams. Fíxose de rogar, pero entrou. Mentres tanto, Prost fungaba no McLaren todo o que daba sen mirar os consumos nun intento desesperado por descontar o tempo perdido naquela parada. Ó verse de primeiro non sabe se lle aumentan máis as pulsacións cando ve a Piquet polos espellos todo lanzado ou cando mira a flaccida agulla do nivel de gasolina tocando o cero. Sen non chega non chega, pero non pode entrar a cargar co brasileiro atrás lambéndolle o cu. Pasaron pola bandeira de cadros nesa orde, o que coroou a Prost como campión por segundo ano consecutivo.

Nigel – Nelson – Alain – Ayrton

Por xunto, sería cousa de que un psicanalista estudiase este antagonismo insólito a catro bandas. Se antes de agarraren o volante compartían de natural un sentimento agudo de amor propio e autoestima, coa biseira baixada entráballes unha fogaxe que nada máis daban controlado cando ningún dos outros tres estaba no seu punto de mira. Rivalizaron con todas as súas forzas, tocando coas rodas dentro da pista e mandándose recados fóra dela. Son a xeración de ouro da fórmula 1. Todo o que de extraordinario transmitiron á posteridade na súa interrelación dentro do grupo residía na enerxía individual de cada un deles.

Tomadas por separado, estas catro personalidades acabaron absorbidas polo seu propio personaxe: Nelson Piquet era un Harry Callahan, Nigel Mansell un Tuco Ramírez, Alain Prost un John Rambo, e Ayrton Senna un Billy the kid. Piquet, por exemplo, era tan forte explotando cada recurso no momento xusto, como discreto en velocidade pura. Mansell tiña o seu rexistro entre dálo todo e pensar cos pés. Prost movíase coma unha anguía á hora de axeitar a máquina ó seu estilo pero destacaba menos na resposta a imprevistos. De Senna, o mellor eran as súas facultades guiando, e o peor a súa ética na pista.

"Non corras"

Segundo Paul Rosche, o motor BMW montado no Benetton B186 de Gerhard Berger daba 1.350 cabalos. As configuracións en busca da pole eran tan extremas que se chegaban a rexistrar diferencias de catro segundos entre a primeira posición de saída e a volta rápida en carreira, debido á utilización combinada de pneumáticos ultrabrandos e presións insólitas *ad infinitum*. De 900 cabalos a 1.300 oscilaban as potencias de carreira e volta cronometrada, cen cabalos arriba cen cabalos abaixo.

Rebaixar 25 litros a capacidade dos tanques de carburante por imposición do regulamento era de tolos. Os turbomotores a duras penas daban acabado carreiras con 220 litros, para canto máis con 195. Facíase necesario harmonizar algúns rexistros para soportar travesías de 300 quilómetros cos litros tan taxados, e estábase cerca de tomar unha decisión definitiva. Antes de quedaren prohibidos os turbos anunciouse un tope de presión e unha redución aínda máis drástica da capacidade dos depósitos de carburante. A Imola, Porsche levara dous turbos; co máis potente, Rosberg non deu chegado ó final, mentres que Prost, co turbiño pequeno, pasou a meta fallando e sacudindo o depósito a volantazos. Estes episodios repetíronse constantemente, tal como rexistraron os parcos promedios: de 25 concursantes chegaban á meta 14, escasamente tres deles na mesma volta có primeiro clasificado. Así pois, a estratexia ideal consistía en o sábado forzar para saír desde adiante e o domingo levantar o pé do gas sen ceder posicións.

O FW11 era o auto de referencia. Estaba motorizado pola casa Honda, de regreso na fórmula 1 desde a frouxa experiencia como escudería a mediados dos sesenta. Patrick Head montou nos mandos dos Williams FW11 un regulador da presión con catro posicións para a relación potencia / consumo, de maneira que, de extremo a extremo, Mansell e Piquet podían aforrar o máximo de combustible ou ben dispoñer de 60 cabalos suplementarios para un espacio breve de tempo. Había ser unha tenrura oír polo interfono o maternal "non corras"!

	PILOTO	BRA	ESP	RSM	MON	BEL	CAN	EUA	FRA	GBR	GER	HUN	AUT	ITA	POR	MEX	AUS	TOTAL
1	Alain Prost	-	4	9	9 P	(1)	6	4	6	4	(1)	-	9	-	6	6	9	72 (74)
2	Nigel Mansell	-	6	-	3	9	9 P	2	9	9	4	4	-	6	9	(2)	- P	70 (72)
3	Nelson Piquet	9	-	6	-	- P	4	-	4	6 P	9	9	-	9	4	3	6	69
4	Ayrton Senna	6 P	9 P	- P	4	6	2	9 P	- P	-	6	6 P	-	-	3 P	4 P	-	55
5	Stefan Johansson	-	-	3	-	4	-	-	-	-	-	3	4	4	1	-	4	23

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Canon Williams Honda Team	FW11	Honda	Mansell / Piquet	Canon
2	Marlboro McLaren International	MP4/2C	TAG-Porsche	Prost / Rosberg	Marlboro
3	John Player Special Team Lotus	Type 98T	Renault	Dumfries / Senna	John Player Special

Fogaxe británica – flegma brasileira

[1987] Nun conxuntado FW11B con chasis de Williams e motor Honda turbo, Nelson Piquet e Nigel Mansell dirimen o título poñendo de manifesto dúas personalidades antiparadigmáticas. De aí para abaixo, McLaren encoméndase a Prost, Ferrari reivindica a Berger e Lotus regálalle a Senna o seu primeiro Mónaco.

Os bólidos de Frank Williams, os Canon Williams FW11B Honda RA167E, evidenciaban tal dominio tecnolóxico que á forza revalidarían o título de construtores e se impoñerían no de pilotos. Nada máis cumpría aprender a lección do 1986 para que ou Nigel Mansell ou Nelson Piquet, ámbolos dous cun punto de xenio e marcado carácter, obtivesen o campionato e o subcampionato.

Nin Alain Prost (McLaren Porsche MP4/3) nin Ayrton Senna (Lotus Honda 99T) se encontraban en condicións de desputárllelo, dado que os coches Marlboro apuraron os derradeiros folgos do Porsche TAG turbo, e os Camel non tiveron suficiente con adiantarse cinco anos á suspensión activa electronicamente.

Problemas técnicos do Ferrari F1.87 coa válvula *wastegate* e contratempos administrativos cos métodos de John Barnard, director técnico que despachaba desde a GTO (Guildford Technical Office), a máis de mil quilómetros de Maranello, impediron progresar a ritmo, e nin sequera os triunfos serodios do correúdo Gerhard Berger fixeron concibir esperanzas para 1988.

» 195 litros en 4 bares

Desde que o regulamento técnico ordenou capar o potencial dos monoprazas con efecto-solo, o sistema de alimentación mediante turbo foise desbocando ata límites tan fóra de control que comprometían os mínimos de seguridade. Era preciso reorientar unha situación sen saída e dotala doutro enfoque. Resolveuse recuperar nun prazo de dous anos os propulsores atmosféricos, para o cal empezaron por nivelar a forza dos turbo, bloqueándoos a 950 cabalos de potencia e limitándolles a presión a un soprado máximo de 4 bar mediante válvula de descarga.

De par desta medida, os responsables da competición incentivaron os equipos de segunda categoría, os 'atmos', e crearon un campionato de consolo baixo as denominacións Copa Jim Clark e Copa Colin Chapman. Saíron premiados Jonathan Palmer e a escudería Tyrrell, que competían con motores aspirados, naturalmente rebaixados de peso e con barra libre de gasolina.

As unidades presurizadas, co depósito taxado a 195 litros, bebían demasiado e chegaban ó final sen gota na reserva. Así que se estabilizaba a carreira, desde o muro os pilotos recibían instrucións para levantar o pé e baixar a presión dos turbos, o que se traduciu, no decurso do campionato, nun antideportivo déficit de competencia.

» Manseladas de Nigel

Sen correr as dúas últimas probas no Xapón e en Australia, o británico Nigel Mansell asinara oito poles e seis vitorias, xusto o dobre có seu compadre Nelson Piquet. O arroutado piloto dos bigotes era impararable cando enfilaba un obxectivo, independentemente dos efectos que conlevase, e por eso era amigo de forzar a máquina para conseguir o máximo premio arriscando o que fixera falta. Abonda con furgar pouco nas estatísticas para comprobar que a loita polo campionato é insostible se os triunfos non van escoltados con podios. Pois nada, o de Upton-on-Severn, trala experiencia dolorosa de perder no último instante ante Prost o campionato do 1986, caeu desarmado por segundo ano consecutivo ante outro mestre na materia coma Piquet. Un repaso por Francorchamps, Silverstone e Suzuka dá conta dos mánseles que perduran na memoria.

En Bélxica, Mansell comete unha atrasnada marca da casa. Na primeira volta, un Lotus escaravella ata que se pon de primeiro e a Nigel non lle coce o xenio ir detrás del. Efectúa a manobra de adiantamento como se fora pasar a Nakajima, pero era Senna. E bótanse fóra os dous. O brasileiro xa non sae da areeira e o outro abandona de alí a pouco cos baixos desfeitos. Non ben desabrocha os cintos, aló vai learse con Senna. Houbo que separalos agarrados dos colares.

A carreira do ano foi Silverstone. Piquet e Mansell saían os dous da primeira liña. Ó pouco de distanciaren a recua toda, Mansell osma os escapes de Piquet. A metade de carreira o número 5 métese nos garaxes e monta rodas novas. Pasan as voltas e Piquet non entra. Faltan menos de trinta xiros e lévalle uns vinte segundos. As contas son doadas: a segundo por volta. O británico corre na casa e cobre a volta rápida a unha media de 246 km/h. Cada vez máis cerca, estúdiao e xoga con el, ata que o papa. "No cambio de rodas faltaban 30 voltas e eu estaba a 28 segundos del. A tres voltas, xa o tiña a tiro. Estaba moi cerca del, pero gustábame esperar. Ensinéilleme nas enlazadas Copse-Maggotts-Becketts para que soubese que estaba alí e poñelo nervioso". Mansell primeiro dá un quite cortando a traxectoria e Piquet vai con el coma se se reflectise nun espello; entón saélle pola dereita e colle o lado interior da curva Stowe na primeira posición. Piquet, ó seu, quedou de segundo sumido nas abstraccións que o facían tan competitivo, aínda que diante del Mansell fixera o amor a alaridos con todo Silverstone.

No GP do Xapón, penúltima corrida, Mansell máncase. Suzuka, circuíto de Honda que acolle a fórmula 1 por primeira vez, quítalle de correr as dúas últimas probas e, en consecuencia, esmorece toda opción ó título. Nos ensaios do venres o Williams número 5 pisa un piano e sae escupido de traseira sen control. Ó rebotar contra as protecciónes, brinca e póusase nas catro rodas a un tempo. O impacto seco prodúcelle nas vértebras danos de consideración abonda como para servirlle en bandexa o título ó seu inimigo íntimo. Finais á maneira empezaban a ter *copyright*.

Para un mansell sempre hai un piquet

No manual de Piquet non encaixaban os esquemas de Mansell. Caíalle mal, e aínda encima o británico era o protexido de Frank Williams. Por eso aproveitaba calquera ocasión para desestabilizar a Mansell con pillerías das súas: "O antídoto para alguén absurdo é a intelixencia. Cando souben que Mansell ía parar na volta seguinte, decidín parar antes ca el. Sorprendin a todo o equipo; a Mansell máis ca a ninguén, pois tivo que rodar outra volta máis despacio xa que estaba ó límite. Rin para min ata o final da carreira". No caso improbable de que o brasileiro alcanzase ó británico por velocidade, nunca faría o burro enfrontándose corpo a corpo contra el. Nelson aprendeu a botar esas contas no 1979 ó lado de Niki Lauda. O seu con Nigel era a guerra psicolóxica, e á parte de metérselle coa muller, comíalle a moral plantexando carreiras fóra do seu alcance con ataques selectivos en momentos de máxima tensión.

Piquet, ó seu estilo, colleitou 42 puntos de sete segundos postos (7x6) e 18 puntos de tres primeiros (3x9), tres vitorias que non lle tería importado sacrificar porque as tres lle choveron do ceo: a cinco voltas do final en Hockenheim, a Prost rómpelle a correa do ventilador; a cinco voltas do final en Hungaroring, ó gafe de Mansell sóltaselle unha roda mal apertada; e a sete voltas do final en Monza, Senna comete un erro adiantando a Ghinzani.

Correr non o é todo. Piquet viña de ulir Tamburello a 290 Km/h. Pero aínda limitado de facultades e suxestionado polo leñazo, manexou recursos alternativos á velocidade pura que encarnaba Nigel Mansell. Piquet-Mansell, frío-calor.

	PILOTOS	BRA	RSM	BEL	MON	EUA	FRA	GBR	GER	HUN	AUT	ITA	POR	ESP	MEX	XAP	AUS	TOTAL
1	Nelson Piquet	6	-	-	6	6	6	6 P	9	9	6 P	9 P	4	(3) P	6	-	-	73 (76)
2	Nigel Mansell	1 P	9	- P	- P	2 P	9 P	9	- P	- P	9	4	-	9	9 P	-		61
3	Ayrton Senna	-	6 P	-	9	9	3	4	4	6	2	6	-	2	-	6	-	57
4	Alain Prost	9	-	9	-	4	4	-	-	4	1	-	9	6	-	-	-	46
5	Gerhard Berger	3	-	-	3	3	-	-	-	-	-	3	6 P	-	-	9 P	9 P	36

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Canon Williams Honda Team	FW11B	Honda	Piquet / Mansell	Canon
2	Marlboro McLaren Interna-	MP4/3	TAG-Porsche	Prost / Johansson	Marlboro
3	Camel Team Lotus Honda	Type 99T	Honda	Senna / Nakajima	Camel

SuperMcLaren

[1988] Senna asina coa McLaren, territorio de Prost, disposto a ganar o título polas boas. O turbo que chegou con máis dignidade ó último ano foi o Honda 6V, que lanzou o MP4/4 coma un foguete á conquista de todas as vitorias menos en Monza, brindada polos dous ferraris ó seu fundador, morto de pouco.

Honda, a disgusto con Williams polo desenlace do 1986, pásase a McLaren no derradeiro ano dos propulsores turbo. Co seu novo socio consegue o terceiro título consecutivo, e eso que tivo que resolver os duros recortes a que foron sometidos os motores presurizados, ó topearlles a presión a 2,5 bar e reducirlles o depósito de combustible a 150 litros. De modo que en Adelaida, cando Prost, Senna e Piquet subiron ó podio, despediron a era turbo, un período explosivo de emocións, colorido e desenfreo que encetou Jabouille na *The Yellow Teapot*.

MP4/4, o intocable

Con esta xoia McLaren obtén 199 puntos para o título de marcas, seguido de Ferrari con 65; en dezaseis carreiras, gana quince, dez veces cubríndose as costas, marca quince poles, completa doce saídas íntegras desde a primeira fila, rexistra pole, vitoria e volta rápida por dez ocasións e humilla a todo o resto cunha volta de vantaxe en Imola e Detroit.

En certa medida, o MP4/4 é obra de tres directores técnicos: de John Barnard ten a base dos MP4, de Gordon Murray é a distribución ultrabaixa dos elementos e Steve Nichols plasmou a ensamblaxe das dúas filosofías nunha unidade equilibrada, matizada e dura coma os coios. Era un chasis compacto de liñas afiadas e pouca chapa, ideal para aliviar as forzas aerodinámicas ata o alerón traseiro. Outro punto forte era o dócil e aforrador RA168E, obra do par Kawamoto - Goto.

O único que fixo "tocable" á máquina de Woking foi un toque de Ayrton Senna con Jean-Louis Schlesser en italiano Monza, un incidente terreal que se trocou en divino polo milagro de atravesar a meta en primeiro lugar Gerhard Berger seguido de Michele Alboreto, en honor ó defunto Enzo Ferrari.

De orgasmos por Mónaco

A secuencia cronolóxica principiou o sábado das carreiras. O protagonista fala portugués: "Ja tinha feito a *pole* por uns décimos de segundo e, depois, por meio segundo e, depois ainda, por quase um segundo e, depois ainda, por mais de um segundo; eu ia, ia e ia. Houve uma altura em que eu era dois segundos mais rápido do que qualquer outro, incluindo o meu companheiro de equipo com o mesmo carro. Apercebi-me naquele momento, de repente, que estava passando os limiares da consciência. A pista de Mônaco é curta e estreita e, nesse momento, tive a sensação de que estava em um túnel... o circuito era apenas um túnel para mim. **Eu ia, ia e ia, e dentro dos limites físicos do circuito era como se estivesse sobre trilhos [carrís]**. E, claro que… não estava. Nesse momento fiquei vulnerável. Eu tinha sentido os meus próprios limites e os do carro, limites que jamais tinha alcançado. Ainda mantinha controlo, mas não estava exatamente seguro do que estava acontecendo: eu estava apenas indo, indo e indo. Foi uma experiência espantosa [alucinante]. Subitamente apercebi-me que aquilo era demais. Fui devagar para os *boxes* e disse para mim próprio que não voltaria mais à pista naquele dia".

O domingo foi outro cantar. Mantivo a dianteira todo o tempo a un ritmo infernal, ata que no último cuarto de carreira, con Prost na segunda posición a 53 segundos, ralentizou uns tres segundos por volta. Cando se deu conta, enfuciñara no gardarraíl en Portier. Relaxárase demasiado. En palabras do místico de Ayrton: "Aquilo não foi só um erro de pilotagem. Era o resultado de uma luta interna que me paralisaba e me convertia em invulnerável. Tinha um caminho cara a Deus e outro cara ao diabo. O acidente foi só um sinal de que Deus estaba ali ficando à minha espera para dar-me a mão".

"Eu vi Deus" (Suzuka I)

Alain Prost posuía dous antídotos para as experiencias extrasensoriais de Ayrton Senna. No peor dos casos levaba o coche ata o segundo posto e en segundo lugar ía tan sobrado de facultades coa súa perfeccionista posta a punto que nin o propio compañeiro se librou dos seus personalizados axustes.

A igual coche, entre dous competidores natos como Prost e Senna, por algún furadiño tiña que liberarse a tensión. Na autobiografia Maître de mon destin, o francés relata o suceso de Estoril: "Saín a pechar a Ayrton contra a liña branca exterior, pero non demasiado; estabamos de par no momento da freada para embocar a recta, cando me empuxa contra dentro coma se non houbese nada; tiven que poñerme de pé no pedal do freo para evitar o choque. Desde a primeira volta notei que o meu coche era moito máis rápido có del. Lanceime ó ataque. Ayrton arrima ó muro da dereita e tocamos coas rodas. Á miña dereita quedaban poucos milímetros e ata os encargados dos letreiros tiveron que erguer os paneis para non baterlles. Non podía frear porque podería causar un tapón en cadea ou enganchar coas rodas de Senna, o que provocaría case seguro o voo do seu coche para acabar en dirección ó público. Tiven que abortar unha ameaza: un golpiño de volante seco á esquerda que o forzou a apartarse, e pasei". As crónicas da época non se poñen de acordo en se a velocidade de paso ó pé do muro dos garaxes era de 270 ou de 290 Km/h.

Se Ayrton Senna da Silva se estaba mostrando como un dos mellores pilotos da historia e se o MP4/4 no seu tamén foi o máximo, non menos paradigmática foi a corrida que ámbolos dous regalaron ós afeccionados ós coches en Suzuka-88. En versión de Prost, "Despois dunhas poucas voltas, empezaron os problemas co cambio na segunda e na terceira, tanto en aceleración coma en deceleración. Quen seguiron a corrida pola televisión, notarían claramente que a causa deste problema tiven moita dificultade por exemplo ó afrontar a chicane. [...] Outro problema: o adiantamento dos pilotos dobrados, que ás veces resulta tan comprometido. Hai pilotos que fan de todo para non deixarse pasar, entre eles De Cesaris e Gugelmin. Nestas situacións, Ayrton é moito máis hábil ca min, máis agresivo e así non tivo ningún problema para pillarme, pasarme e vencer". Un cuarto de hora antes de saíren, caen unhas gotas. A Senna, desde a pole, non se lle poden poñer mellor as cousas. Pero inexplicablemente, o motor cala ó abrirse o semáforo e queda chantado no medio; esquívano todos. Aproveitando a caída da pista, o motor prende e chavella no cambio para comprobar que traballa con normalidade. Na primeira volta pasa a media ducia de coches e continúa avanzando posicións ata poñerse de cuarto na volta catro, detrás de Prost, Berger e Capelli. Ós vintesete xiros, cando Prost preparaba o adiantamento do rezagado Andrea de Cesaris, Senna sorpréndeos polo medio dos dous. Quedaban vintecatro voltas para matinar, rezar, gozar, ganar. "Eu vi Deus. Foi Ele quem me guiou. Tive sinais que me mostraram os seus desejos e o seu poder. […] Algumas pessoas nunca terão a experiência que eu tive, e não acreditarão em mim, mas tudo o que estou fazendo é relatar a experiência que vivi como um fato [feito]. Eu rezava, agradecendo a Deus ir ser campeão mundial e, quando, concentrado ao máximo, abordava uma curva a 180 graus, vi a imagem Dele, grande, enorme… ali… suspenso, subindo para o céu. Tudo isto ao mesmo tempo que eu me concentrava, pilotando o carro. Foi uma experiência maravilhosa este contato com Deus". Amén.

	PILOTO	BRA	RSM	MON	MEX	CAN	EUA	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	POR	ESP	XAP	AUS	TOTAL
1	Ayrton Senna	- P	9 P	- P	6 P	9 P	9 P	6	9	9 P	9 P	9 P	- P	(1)	(3) P	9 P	6 P	90 (94)
2	Alain Prost	9	6	9	9	6	6	9 P	-	6	(6)	(6)	-	9 P	9	(6)	9	87 (105)
3	Gerhard Berger	6	2	6	4	-	-	3	- P	4	3	-	9	-	1	3	-	41
4	Thierry Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	-	1	4	-	4	2	27
5	Michele Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	2	-	-	-	24

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Honda Marlboro McLaren	MP4/4	Honda	Senna / Prost	Marlboro
2	Scuderia Ferrari SpA	88C	Ferrari	Berger / Alboreto	Agip
3	Benetton Formula LTD	B188	Ford Cosworth	Boutsen / Nannini	Benetton

Opel Insignia

A Insignia da marca

POUCO A POUCO A NOVA REFERENCIA DE OPEL NO SEGMENTO GRANDE DÉIXASE VER POLAS ESTRADAS. UNHA LIÑA QUE IMPÓN, PERO TAMÉN MOITAS MÁIS COUSAS NESTA SENLLEIRA APOSTA DA MARCA XERMANA. NELA DÉMONOS UNHA VOLTA.

Entrou forte o substituto do Vectra, pois pouco tempo despois da súa presentación converteuse en Coche do 2009 en Europa. Chama a atención -dende o punto de vista da estética- a súa lograda liña exterior: elegante e rechamante, que lle dá un *aquel* de cupé, que ben o diferenza do citado Vectra ou do Signum, outros modelos menos agresivos da firma de Alemaña.

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO E FOTOS

DESGUACE ECOLÓXICO
Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHICULOS
www.trameve.com
Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña
GRUPO COGAMI
TÜV
Venda de Recambios de Ocasión para o automóbil Garantidos
Recollida de Baixas e Sinistros
Servizo privado de Grúa
Tel.: 981 554 707
607 273 660
Fax: 981 554 153
E-mail:tratamiento@cogami.es

Opel Insignia

Arrincando os 160 cabalos

O modelo que probamos foi o CDTI Edition de 160 cv e cambio manual. Arrincamos e -conforme se ían apagando todos os indicadores- topámonos cun motor que case non se escoita no interior. Porén, o cambio de seis marchas manual é rápido e as marchas encáixanse ben, ao tempo que o tacto dos pedais e doado de dosificar. Mecánica suave, con boa resposta en baixa e que "bebe" máis nos primeiros quilómetros, como nos indica o propio computador de a bordo. Tamén resulta agradable o tacto das suspensións (que puidemos considerar eficaz en zonas de asfalto con fochancas) algo que é de agradecer grazas a unhas McPherson no tren dianteiro e unha independente de catro brazos no traseiro.

Xa no exterior, o Insignia deixa ver as súas impoñentes ópticas -dianteiras e traseiras- así coma os antinéboas dianteiros. Os faros son os adaptativos AFL Plus (que achegan luz diúrna de diodos LED) e o prendido automático. O calzado é correcto, é dicir: unhas gomas 225/55 R, que veñen con lamias de 17 polgadas.

En resumo: un gran coche, falto dalgúns pequenos detalles que lle darían un "plus". Con todo, está por enriba dos coches antes mencionados e permite a Opel dispor dun modelo señorial no mercado actual.

ficha técnica

Motor: 2.0 CDTI 16V
Cilindrada: 1.956 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña
Potencia máxima en cv / rpm: 160 / 4.000
Par motor en Nm CEE / rpm: 350 / 1.750-2.500
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 6
Freos dianteiros / traseiros: discos / discos
Lonxitude total: 4.830 mm
Número de prazas: 5
Combustible: gasóleo
Capacidade do depósito: 70 litros

Interior coidado e completo

Sinxelo toque ao mando que abre as portas e xa estamos no interior deste cupé, competencia doutros autos máis xenéricos coma o: Ford Mondeo, VW Passat ou Renault Laguna. Todos os seus mandos son cómodos, cun acertado *joystick* (que se entrega en función do equipamento dvd-navegador) que permite diversos controis a carón da panca de cambios. Asemade, o modelo en cuestión monta freo de man eléctrico, algo ao que se veñen afacendo as novas xeracións de coches de hoxe en día. O interior está ben coidado, con sensacións axeitadas e espazos abondos para colocar as pernas sen apertóns.

> O cambio de 6 marchas manual é rápido e as marchas encáixanse ben

> O tacto das suspensións resulta moi agradable

BREA AUTOMOCIÓN VÍA PASTEUR, 6 POL. DEL TAMBRE - TEL. 981 51 97 37 - SANTIAGO DE COMPOSTELA

VII Rali Sur do Condado

"Bamartí" e Manuel Campos imparables no Sur do Condado

Primeira vitoria da tempada para "Bamartí" e Manuel Campos.

O piloto da escudaría Estradense vencía con autoridade nunha proba marcada polas altas temperaturas. Fernando Rico e Sergio Martínez volvían asinar unha fantástica carreira que os levaría ao segundo chanzo do podio. Mentres, Luís Vilariño e Cándido Carrera acadaban a terceira praza da clasificación xeral cunha vantaxe de tan só 3 segundos sobre os levantinos Fuster–Aviño a bordo dun EVO X alugado ó preparador galego ARVidal.

■ IVÁN MARANTE | Texto e Fotos

Rico-Martínez volvían acadar a segunda praza da xeral scratch.

Martínez Barreiro aproveitou a superioridade do 306 Maxi desde os primeiros compases da carreira celebrada en Salvaterra de Miño. No primeiro treito da mañá sacáballe once segundos a Iván Ares e dezasete a Fernando Rico. Asemade, Alberto Meira sufría a primeira picada e remataba a máis de vinte segundos. Por detrás Fuster era catro segundos máis rápido que Vilariño e xa comezaban coa súa disputa particular. "Bamartí" volvía ser o máis veloz no treito "B1–Aridos do Mendo", desta volta a diferenza con Alberto Meira non chegaba a un segundo. Iván Ares remataba terceiro a algo máis de tres segundos da cabeza.

Na segunda pasada polo treito "A2–Electricidade Condado" foi Alberto Meira quen se fixo co mellor tempo; non obstante, Martínez Barreiro case *calcaba* o crono do de Vincios e remataba a menos de medio segundo. Fernando Rico facía o propio e concluía o tramo terceiro a dous segundos. Iván Ares (con problemas nun palier) facía o quinto mellor tempo pero non lle serviría de nada pois tiña que abandonar no enlace. Xa no último tramo do bucle matutino, Alberto Meira volvía sufrir unha picada que o deixaba descartado na loita polo triunfo. "Bamartí" facía o terceiro *scratch* e poñía case oito segundos máis entre el e Fernando Rico.

O primeiro treito da tarde "C1–Sermiño" non se disputou por mor do amoreamento de xente mal situada, sería no tramo "D2–Talleres Mingos" onde Martínez Barreiro faría o cuarto *scratch* do día conseguindo outros seis segundos sobre Fernando Rico e deixando o rali visto para sentencia.

Nos dous últimos treitos "Bamartí" afrouxou o ritmo, isto permitiu que Alberto Meira e Fernando Rico se anotaran cadanseus tramos sen alterar para nada a clasificación. Luís Vilariño e Miguel Fuster loitaron até o derradeiro metro pola terceira praza, finalmente foi o piloto galego da escudaría Lalín–Deza o que se levou *o gato á auga*.

Emporiso, a vitoria de Martínez Barreiro e Manuel Campos no Sur do Condado dálle emoción a un campionato que xa semellaba sentenciado. Alberto Meira e Álvaro Bañobre seguen a lideralo, iso si: con tan só 59 puntos de diferenza sobre o piloto do 306 Maxi.

Os Bello reaparecen no Volante RACC cunha vitoria

Os irmáns de Bertamiráns -Martín e Alberto Bello- marcaron o mellor tempo en cinco dos sete treitos cronometrados e foron xustos vencedores na quinta proba do Volante RACC Galicia. O piloto do C2 foi o máis rápido nos catro treitos dos que constaba o bucle matinal polo que, durante o serán, só tivo que ocuparse de administrar a vantaxe adquirida para asegurar o triunfo.

A disputa da segunda praza tivo como protagonistas a Fran Lago e Alberto Otero. Despois de repartirse cadanseu éxito nos treitos vespertinos, foi o piloto de Narón -Fran Lago- o que saíu como segundo clasificado cunha diferenza de vinte segundos sobre Alberto Otero.

Na clasificación xeral do Volante RACC: Fran Lago atópase na primeira posición (con 941 puntos), seguido dos irmáns Bello (que a falta de dúas carreiras están a tan só 41 puntos). Alberto Otero, xa algo afastado, suma 495 puntos e ocupa o terceiro posto.

Dúas picadas retardaron a Meira-Bañobre ao quinto posto da xeral.

Segundo triunfo para Gradaille-Díaz na Kumho.

GRUPO Brea
www.grupobrea.com
RUA DO CRUCEIRO, 99 - A PULLEIRA - 15705 SANTIAGO DE COMPOSTELA

NUESTRO TRABAJO
ES CONSTRUIR TU NEGOCIO

FIORINO DOBLÒ SCUDO DUCATO

Fiat Professional te ofrece la gama más completa que mejor se adapta a tu trabajo.
Acércate a tu concesionario Fiat Professional más cercano.
900 342 800 www.fiatprofessional.es
DESDE SIEMPRE VEHÍCULOS COMERCIALES
FIAT PROFESSIONAL

BREACAR Rúa do Cruceiro,99 - A Pulleira - Tel. 981 93 54 10 - Santiago de Compostela. Nuevo Concesionario Oficial Fiat Professional

X Subida a Cortegada

Toño Varela triunfou na súa "casa"

O PILOTO LOCAL TOÑO VARELA (SILVER CAR CM) GAÑOU A X SUBIDA A CORTEGADA, POR DIANTE DE MARTÍN VILLAR (BRC 05) E JOSÉ ANTONIO GÓMEZ (MARTINI MK34). ISTO ACONTECÍA NA SEXTA PROBA DO CAMPIONATO GALEGO DE MONTAÑA.

■ IVÁN MARANTE | Texto e Fotos

O *pentacampión* da montaña galega "Nonito" volvía cun xa veterano Fórmula Martini MK34.

Os días 2, 3 e 4 de xullo o Campionato galego de montaña acudía á súa cita coa vila de Cortegada cunha listaxe de inscritos algo descafeinada na que salientaban as numerosas ausencias. Os dezaseis pilotos autorizados a tomar a saída contaron con tres mangas de adestramentos libres no serán do sábado. Durante a mañá do domingo, celebrouse a derradeira manga de adestramentos e a continuación disputáronse as dúas subidas oficiais.

A xornada de adestramentos libres estivo dominada por Toño Varela, que cada vez paraba o crono un chisco máis rápido. Martín Villar (malia a mellorar tamén os tempos en cada ascenso) finalizou por detrás de Toño nas tres mangas. A terceira praza foi para Vicente Vieitez nos dous primeiros ascensos e para Simón

Silvino Pirés facía valer a potencia do M3 para ser o primeiro entre os *carrozados*.

O local Toño Varela venceu nunha proba que dominou desde o comezo.

Cómoda foi a terceira praza acadada por Simón Martínez.

Martín Villar asinou unha fantástica fin de semana.

Martínez no derradeiro da tarde.

O domingo comezaba igual que remataba o sábado: nos adestramentos oficiais Toño Varela seguía a ser o máis rápido e, ao mesmo tempo, superaba as súas propias marcas. Martín Villar non se quedaba atrás e José A. Gómez conseguía subir á terceira praza. En canto ás probas oficiais, as posicións non sufrirían variacións e Toño Varela remataría vencendo cun segundo de diferenza sobre Martín Villar (que ficaba segundo) e tres sobre "Nonito" Gómez, que foi terceiro.

En *carrozados* a primeira praza estivo máis disputada e Silvino Pirés tivo que loitar con Rodrigo Rodríguez durante toda a fin de semana. Finalmente, a vitoria foi a parar a mans do piloto portugués cunha diferenza de menos dun segundo sobre "Caixas". Simón Martínez colocou ao León Supercopa na terceira posición, a dous segundos de Silvino.

CLASIFICACIÓN DA PROBA	
1º Antonio Varela (Silver Car S2)	2:00.510
2º Martín Villar (BRC 05 Evo)	a 1.069
3º José A. Gómez (Martini MK 34)	a 3.159
4º Vicente Vieitez (F. Cames Arume)	a 10.014
5º Lorenzo (Speed Car GT1000)	a 11.825

CLASIFICACIÓN DO CAMPIONATO	
1º Benito Varela (Dicode FRC)	565 pts.
2º José A. Iglesias (Evo VIII)	455 pts.
3º Cristóbal Serantes (Ralt RT34)	455 pts.
4º Antonio Varela (Silver Car S2)	388 pts.
5º Manuel Senra (306 Maxi)	377 pts.

Despois dunha dura loita, Rodrigo Rodríguez foi segundo.

Organiza
Concello de Teo
XIX CONCURSO CABALAR TEO
DOMINGO, 8 DE AGOSTO DE 2010 RIBAS-OZA-TEO
Colaboran
DEPUTACION DA CORUÑA
www.dicoruna.es
Amigos do Cabalo de Teo

Segunda edición das "6 horas de resistencia en scooter clásica"

Forcarei, un referente desta especialidade en Galicia

A saída foi moi vistosa e espectacular tipo Le Mans

O PASADO 19 DE XUÑO TIÑA LUGAR -NO CIRCUÍTO A MADALENA DE FORCAREI- A SEGUNDA EDICIÓN DAS SEIS HORAS DE RESISTENCIA EN *SCOOTER* CLÁSICA. UNHA ESPECIALIDADE QUE CADA DÍA TEN MÁIS ADEPTOS ENTRE OS "CARROZAS" E OS RAPACES AMANTES DO MUNDO DOS SCOOTERS. UN VEHÍCULO QUE ADEMAIS DE SER UN GRAN URBANO PODE SER MOI DIVERTIDO NUN CIRCUÍTO, CUNHAS POSIBILIDADES *RACING* MÁIS AMPLAS DO QUE NUN PRINCIPIO POIDA PARECER.

Con boa temperatura e un pouco de vento daban comezo os adestramentos clasificatorios a primeira hora da mañá, sendo o equipo número 19 (formado por Felipe Viso e Gonzalo Cabaleiro) o claro dominador de comezo a fin.

■ A. MANUEL LISTE | TEXTO E FOTOS

O devandito equipo presentaba as súas credenciais como máximo aspirante á vitoria final, ficando a menos dun segundo o equipo composto por Víctor García e Juan Manuel Diz, deixando a terceira posición da grella para o equipo de Mauro Hermelo, Mundo Hermelo e Francisco Álvarez a máis de dous segundos de diferenza. O equipo de Santiago de Compostela formado por Santiago Mosquera e José Arufe quedaron a un paso do podio, téndose que conformar coa cuarta posición.

Cómpre salientar a única Lambretta entre tanta Vespa do Moto Club Compostela

Emporiso, a grella de saída pintaba ben sendo a máis numerosa en canto a participación disputada até a data, estaba formada por doce equipos -11 Vespas e unha Lambretta- chegados de toda a xeografía galega. Cunha saída moi vistosa e espectacular tipo Le Mans, o equipo comandado por Felipe Viso estiraba o grupo e marcaba un ritmo moi rápido, posición que non abandonarían até a conclusión da proba.

Cómpre salientar a única Lambretta entre tanta Vespa que o Moto Club Compostela puxo a competir, moi bo aspecto e un motor a ter en conta... mágoa que non durara moito en pista.

En resumo: unha boa xornada de carreiras, na que o tempo (a diferenza da anterior edición) se amosaba favorable e achegaba a súa mellor face, augurando novos equipos participantes para vindeiras carreiras. Só un "pero" hai que achacar aos organizadores, é a falla

dun regulamento un pouco máis claro e estrito sobre as modificacións permitidas.

Dende estas liñas os valentes organizadores de *Alberni Eventos Deportivos* queren agradecer a asistencia ao numeroso público (arredor dun milleiro de persoas en toda a xornada do sábado), así coma a todos os patrocinadores e colaboradores, para que todo o mundo poida seguir gozando ao máximo destas estrañadas xoias de outrora.

A seguinte carreira da tempada do *Campionato de Scooter Clásica* en Galicia será o vindeiro 25 de xullo no circuíto *Go Kart* do Porriño (Pontevedra).

Momentos espectaculares como o da foto sucedéronse curva tras curva

Cunha pequena vespa tamén se poden facer grandes tumbadas

CLASIFICACION FINAL 6 HORAS RESISTENCIA

P	N	Piloto	Lapso	Tiempo total	Diff.	Tiempo medio	Vuelta rápida	Km/h
1º	10	FELIPE VIÑA GONZÁLEZ-FERNANDEZ	114	0:01:00.753		1:44.791	45	72,814
2º	100	MANUEL FERNANDEZ-JORGE C. FERNANDEZ	100	0:02:01.894	1 Lap	1:45.018	101	70,337
3º	31	[illegible]	100	0:01:09.220	14 Lap	1:44.010	219	70,303
4º	5	SANTIAGO MONJARDIN PAZ-JOSE R. [illegible]	95	0:01:01.030	15 Lap	1:44.014	44	70,094
5º	70	ROBERTO MARTIN-ALBERTO VARELA	95	0:01:08.250	15 Lap	1:55.031	100	67,894
6º	13	GUILLERMO VAZQUEZ-DAVID CANAL	90	0:01:09.104	20 Lap	1:55.207	202	67,545
7º	30	[illegible]	82	0:02:01.473	28 Lap	1:10.015	152	66,501
8º	7	VICTOR GARCIA-JUAN M. DIZ	79	0:02:01.047	30 Lap	1:10.030	199	71,415
9º	87	JUAN ANTONIO ARIAS-GUILLERMO-JOSE [illegible]	79	0:01:05.747	44 Lap	1:07.889	159	65,094
10º	92	[illegible]	194	1:10:42.103	150 Lap	1:07.203	91	65,584
11º	11	[illegible]	111	2:01:08.007	107 Lap	1:08.074	87	67,079
12º	24	AGUSTIN ARAUJO-BALDOMERO [illegible]	91	1:10:09.007	203 Lap	1:07.371	91	65,466

GRUPO Brea
www.grupobrea.com
RÚA DO CRUCEIRO, 99 - A PULLEIRA - 15705 SANTIAGO DE COMPOSTELA

Nuevo Polo
ZERØ
(o cómo tener tu Polo con todo sin pagar nada de intereses).

Ahora puedes tener tu nuevo Polo al 0% TAE hasta 10.000 € a 36 meses (importe restante al contado) con todo lo que imaginas:

Llantas de aleación, asientos delanteros deportivos, tapicería en cuero alcántara, volante multifunción deportivo de 3 radios en cuero, Climatronic, conexión multimedia Media-In, Navegador, radio RCD 510 con pantalla táctil a color con ranura para tarjeta SD y cargador de 6 CD, tren de rodaje deportivo, faros antiniebla con luz estática de giro, ESP, ABS, 6 airbags, sensor de parking trasero con OPS, Tempomat, techo panorámico practicable, faros de Xenon, 5 Estrellas Euro NCAP... hasta un árbol de serie para neutralizar las emisiones de CO_2 de tus primeros 2.460 km (entra en www.ProgramaCO2Neutral.com y descubre cómo neutralizar más emisiones).

Nuevo Polo. Muy Polo. Muy nuevo.

0% TAE*

Nuevo Polo

*TIN: 0%. Comisión de apertura: 0%. Oferta válida Volkswagen Financer EFC S.A. hasta 31/07/2010. REBE: 01/26678. Gama Polo: consumo medio (l/100 km): de 4,2 a 5,8. Emisión de CO_2 (g/km): de 109 a 139.

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

Rali de Ourense Alta tensión

UN DURO E LONGO OURENSE SIGNIFICABA MÁIS CA UN SIMPLE RALI. DUNHA BANDA O RETORNO DOS IRMÁNS VALLEJO, QUE RECURRÍAN A UN 207 S2000 DE BARROSO, E POR OUTRA A PRESENZA NO SEU EX-COCHE DO SEU ANTIGO COMPAÑEIRO DE EQUIPO XEVI PONS. CALOR, PERO MENOS CA NOUTRAS EDICIÓNS, E ESPECIAIS DE MOITA QUILOMETRAXE TAMÉN FORMABAN PARTE DESTA CONSOLIDADA PROBA.

■ MIGUEL CUMBRAOS | Texto
■ IVÁN MARANTE | Fotos

Primeira vitoria de Pons co Fiesta no asfalto

Novo vencedor na copa Suzuki, desta volta o catalán Pujol

Outro asturiano mandou na R3, neste caso José Antonio Suárez

Ausente en Vigo, Ojeda completou un grande Ourense

A terceira praza de Hevia dalle o liderato do nacional

HIJOS DE CV. OTERO, S.A.

Vespa GTS Super y XEVO
las mejores opciones para tu movilidad

c/ Gómez Ulla
Santiago de Compostela
Tfno.: 981 561 740
981 562 001
Fax: 981 588 070

DISTRIBUIDOR OFICIAL VESPA

Magnífica prestación dos Vallejo, que loitaron ata o final por vencer

O comezo

Tralo aperitivo en forma de treito espectáculo, no Polígono de San Cibrao na tarde-noite do venres, onde Ojeda marcou o mellor rexistro, o primeiro paso polo longo San Pedro de Rocas puxo ao Porsche de Fuster na cabeza. O alacantino aguantou un pouco máis, ata que un palier cedeu e obrigouno a abandoar. Deste xeito a mañá pechábase cun emocionante duelo entre Vallejo, que de menos a máis, poñíase primeiro, e Pons, que atacaba ferozmente co seu Ford.

A tarde

A tarde pintábase variopinta na Ribeira Sacra, con treitos longos e decisivos. Despois de cinco treitos Pons chegaba primeiro con sete segundos sobre os irmáns de Meira, que tiñan a última baza que xogar no recuperado Luintra. Pero o 206 non podía co Fiesta, manténdose as posicións nun rali completísimo de ambos pilotos. Sempre un paso por detrás Hevia remataba terceiro e encaramábase ao liderato provisional do nacional tralo citado abandono de Fuster.

Pese a moitos atrancos Senra mandou na EVO Cup

Fóra do podio

Noutra orde de cousas completa actuación de Ojeda, cuarto co seu Subaru, que superou o pelotón dos Mitsubishi, onde o mellor foi Pedro Burgo, quinto na xeral final. Mentres Vinyes mandaba sen problemas entre as dúas rodas motrices, Senra, pese a moitos atrancos, volvía a vencer a EVO Cup; correspondendo a Suárez e Muñiz as primeiras prazas en R3 y R2 respectivamente. Entre os aguerridos Suzuki Swift, Pujol levábase a vitoria por diante do vigués Pablo Pazó. A carreira ourensá, máis dura se cabe, causou un total de vintecatro abandonos, entre as que destacar, amén da de Fuster, as de Meira, Paz, Palacio, Monarri, Goñi, Aragonés o Couto. No apartado de rali galego David Cortés foi o mellor, por diante de Diego Félix e Alberto González.

Segunda vitoria consecutiva de Muñiz na opción R2

NUEVO DELTA HARD BLACK

LANCIA DELTA desde
16.590€*
con PLAN 2000E

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

www.lancia.es

*Pvp recomendado en Península y Baleares para Lancia Delta 1.4 T-Jet 120 cv Argento en las comunidades adheridas al PLAN 2000E (IVA, transporte, impuestos, descuento promocional de Lancia y aportación Plan 2000E por valor de 1.000€ incluidos.) Oferta válida en concesionarios adheridos a la promoción hasta el 30/06/2010 y vinculada al mantenimiento de las aportaciones al plan 2000E por el gobierno y cada Comunidad Autónoma. La versión visionada no se corresponde con la ofertada.
Gama Lancia Delta: consumo mixto entre 4,8 y 7,8 l/100 km.Emisiones CO_2 entre 120 y 185 g/km.

VII Rali Sur do Condado

Vén da páxina 17

Vilariño-Carrera obtiñan unha merecida terceira praza.

Os irmáns Bello regresaron para gañar no Volante RACC.

Os debutantes Vila-Doce conseguían vencer no Trofeo Curuxarali-Pistón Cup.

Éxito de Borja Vila na Curuxarali–Pistón Cup

Por segunda carreira consecutiva, o éxito no trofeo para os debutantes foi dar a Borja Vila, que se impuxo a Marcos Rodríguez por unha diferenza de dous segundos. Iago Silva foi terceiro na súa primeira proba aos mandos dun VW Golf.

O certame Pirelli Top Ten Driver case sentenciado

Malia a ter sufrido dúas picadas, Alberto Meira venceu en seis dos oito treitos dos que constaba a proba e facíase coa primeira posición entre os vehículos con rodas Pirelli PZero WRC. No entanto, Meira tamén conseguiu o quinto posto da xeral e o segundo entre os vehículos do grupo N.

A segunda praza foi para o Lancer de Javier Cousiño e o seu copiloto Santi Martínez. Yago Varela completou o podio.

O abandono dos irmáns Pais no primeiro treito deixou practicamente sentenciado o campionato a prol do piloto de Vincios que, a falta de catro carreiras para finalizar o certame, segue salientando na primeira posición. Dicir que é seguido dende a distancia por Alejandro Pais e Andrés Cal.

Segundo triunfo para Paulo Gradaille e Sergio Díaz na Kumho

David García comezou dominando o Rali mais un golpe no treito "A2-Electricidade Condado" obrigábao a renunciar. A loita pola primeira posición ficaba nas mans do ferrolán Paulo Gradaille e de Álvaro Figueira. Despois de alternar os mellores tempos ao longo de toda a carreira, a vitoria foi para Paulo Gradaille, seguido de Álvaro Figueira (a dezaoito segundos).

O local Jacobo Álvarez roubáballe a carreira a Edgar Vigo no último sector da tarde e facíase coa terceira praza do trofeo.

A segunda vitoria na Copa Kumho permítelle a Paulo Gradaille acadar a primeira posición na clasificación do campionato.

Si somos capaces de patrocinar el espectáculo más grande del mundo ¿cómo no vamos a ser capaces de ofrecerte los mejores precios?

Gama i10 desde 7.390€ con Aire Acondicionado
Gama i20 desde 8.795€ con Aire Acondicionado
Gama i30 desde 11.035€ con Aire Acondicionado

Emisiones de CO_2 (gr/km): Gama i10: 114-139. Gama i20: 109-135. Gama i30: 115-152.

Y si lo compras ahora te puede salir gratis.

Este Mundial puede ser inolvidable para ti. Si compras ahora un Hyundai Serie Especial FIFA, además de tenerlos al mejor precio, te puede salir completamente gratis. Porque regalamos uno por cada partido que juegue España en el Mundial.
¿Nos acompañas?

www.hyundai.es

iFER Polígono Industrial Costa Vella – Santiago de Compostela – Tel. 981 897 546/7 – ventas.ier@redhyundai.com – www.autosfernandez.com

PVP recomendado en Península y Baleares: i10 1.1 GL Classic AA, i20 1.2 L 3P Classic AA Key, i30 1.4 CVVT Classic 109 cv. Incl. IVA, transporte, impto. matriculación, dto. promocional, aportación de concesionario, Plan de Fidelización Hyundai, válido hasta el 30 de junio de 2010. Vehículos mostrados: i30 Style, i20 Comfort e i10 Comfort con equipamiento opcional. Por la compra de un vehículo Serie Especial FIFA entre el 1 de Marzo 2010 y 19 de junio 2010, participará en un sorteo por cada partido que juegue la selección española en el mundial Sudáfrica FIFA 2010. Al ganador se le reintegrará el importe del vehículo excluyendo extras e incluyendo los descuentos aplicados. Retención IRPF por cuenta del ganador. Gama i10: Consumo mixto (l/100 km): 5-5,9. Gama i20: Consumo mixto (l/100 km): 4,2-5,8. Gama i30: Consumo mixto (l/100 km): 4,3-6,2. Bases legales ante notario y en hyundai.es.