Sprint MOTOR

Felices Festas

A ACTUALIDADE DO MOTOR [DECEMBRO2010] Nº 166 - ANO XV www.sprintmotor.com

Novo BMW X3

PROBA

# Equilibrio e versatilidade

Diabólico

Skoda Fabia RS

IX Edición Premios Sprint MOTOR

NEVER LOOK BACK

ANTI RETRO

CITROËN DS3

ahora tienes un CITROËN DS3 Especial Edition Hdi 90

desde 15.900 €*

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

citroën

Noyamóvil SANTIAGO: Vía Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre. 981 577 777 / MILLADOIRO-TEO: Ctra. Santiago-Vigo, km. 4. 981 536 666 / LALÍN: Comedoira, 31. 986 787 078 / www.grupoinoya.com

www.kia.es

"No lo sueñes. Mejor, hazlo"

Ceed 1.6 CRDi 5p Drive 90 cv

por 12.980€

equipado de serie con

- ABS, EBD · 6 Airbags
- Bluetooth
- Climatizador bizona
- Faros antiniebla
- Control de crucero

Móvete XUNTA DE GALICIA

Emisiones de $CO_2$ (gr/km): 113-158

Consumo combinado (l/100 km): 4,3-6,6

7 AÑOS GARANTÍA KIA

KIA

AUTOMOVILES J. y M. FERNÁNDEZ, S.L.

Avda. Rosalía de Castro, 67

15895 Milladoiro

(Santiago de Compostela)

Tfnos.: 981 524 966

981 522 498

ABIERTO SÁBADOS POR LA MAÑANA.

# IX Edición Premios Sprint Motor

*Para participar na*

**IX Edición dos Premios**
**Sprint Motor**

*hai que cubrir o boletín e envialo á redacción da publicación. Este boletín sairá neste número e no de xaneiro. Os nomes dos gañadores do concurso, ao igual co resultado dos premios, publicaranse no número de febreiro (nº 168).*

**Coche Sprint Motor 2011**

**Monovolume Sprint Motor 2011**

**Todoterreo Sprint Motor 2011**

**Piloto Sprint Motor 2011**

**Patrocinador Sprint Motor 2011**

**Galardón Sprint Motor 2011**

**Participa e gaña enviando este cupón**

## IX Edición Premios Sprint Motor

Coche SM 2011: _____ Nome: _____

Monovolume SM 2011: _____ _____

Todoterreo SM 2011: _____ Teléfono: _____

Piloto SM 2011: _____ Enderezo: _____

Patrocinador SM 2011: _____ _____

**Para participar no sorteo de tres estupendos agasallos racing xentileza de APV Motor, enviar o cupón a: SPRINT MOTOR - Urbanización San Sadurniño, rúa B nº 21 • C.P. 15880 TEO (A Coruña)**

Para participar na IX Edición dos Premios *Sprint Motor* hai que cubrir o boletín e envialo á redacción da publicación. Este boletín sairá neste número e no de xaneiro. Os nomes dos gañadores do concurso, ao igual co resultado dos premios, publicaranse no número de febreiro (nº 168).

Con esta nova edición queremos unha vez máis premiar o esforzo das persoas que contribúen día a día a facer máis grande e mellor este mundo tan apaixoante do motor. Con esta filosofía naceron xa hai nove anos os galardóns *Sprint Motor*, para premiar sobre todo, a través dos nosos lectores, a todos eses homes e mulleres que traballan por mellorar o noso deporte e a nosa industria. Nesta edición os premios que se outorgarán son os seguintes:

**Coche Sprint Motor 2011**
**Monovolume Sprint Motor 2011**
**Todoterreo Sprint Motor 2011**
**Piloto Sprint Motor 2011**
**Patrocinador Sprint Motor 2011**
**Galardón Sprint Motor 2011**

Todos os trofeos serán elixidos polos lectores, agás o "Galardón *Sprint Motor* 2011" que será concedido pola redacción do xornal á persoa ou entidade que co seu labor contribuíse a mellorar o mundo do motor nalgún dos seus diversos aspectos.

A participación dos nosos lectores e amigos nas votacións ten unha compensación en forma de premios, exactamente temos **tres estupendos agasallos racing** xentileza de **APV Motor** (Concesionario Oficial Alfa Romeo en Santiago de Compostela) que sortearemos entre todos os participantes. Concursar é moi sinxelo só hai que cubrir o boletín e envialo á redacción de *Sprint Motor*. Este cupón sairá nos números 166 e 167. Tamén poderá facerse a través da páxina web do xornal: **www.sprintmotor.com**

O resultado das votacións publicaranse no número 168, correspondente ao mes de febreiro do vindeiro ano.

NEUMÁTICOS 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


6 MOTOS » NOVAS SUZUKI BURGMAN

AUTO RETRO » BARCELONA 8

NOVO BMW X3 » EQUILIBRIO E VERSATILIDADE 10

SKODA FABIA RS » DIABÓLICO 13

24 » ÉXITO DA INICIATIVA DE COGAMI NO RALI BOTAFUMEIRO

SECCIÓNS

| | |
|---|---|
| PREMIOS SPRINT MOTOR | 2 |
| INFORME | 4 |
| EDITORIAL | 5 |
| NOVAS | 6 a 8 |
| COLECC. F1 | Páxs. centrais |
| PRESENTACIÓNS | 9, 16 e 17 |
| BOTAFUMEIRO | 18-19 |
| REPORTAXE | 21 a 23 |

+

| | |
|---|---|
| 6 | OPEL ANTARA, ENTRE A TERRA E O ASFALTO |
| | O I-MIEV CHEGA A ESPAÑA |
| 7 | GTBYCITROËN, XOGANDO NA RÚA |
| | NOVO JEEP® GRAND CHEROKEE |
| | LEXUS LF-A, POTENCIA EN XOGO |
| 8 | ORLANDO, O "SOÑO CUMPRIDO" DE CHEVROLET |
| | MÁXIMA CUALIFICACIÓN EN SEGURIDADE PARA DOUS KIA |
| 9 | EOS, O VOLKSWAGEN MÁIS DEPORTIVO |



NUEVO LEXUS RX 450h
FULL HYBRID

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

Lexus RX 450h. Emisiones CO2: 148 g/km. Consumo mixto: 6,3 l/100 km

As vendas de coches caen un 40 por cento en Galicia e un 25 en España

# O mercado galego afunde un pouco máis en novembro

## A Xunta aumenta en 500 euros as subvencións nun intento de frea-la sangría

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

O mercado da automoción segue sen levantar cabeza e acumula o quinto mes seguido de descenso das vendas de automóbiles. Os concesionarios galegos matricularon en novembro un 40,3 por cento menos de coches respecto ó mesmo mes de 2009. Galicia converteuse así na terceira comunidade na que máis caeu o mercado. A baixada foi dun 25,5 por cento no conxunto de España.

Os datos das patronais do automóbil non deixan lugar a dúbidas da crise actual no sector. Galicia foi unha das comunidades que rexistraron en novembro das peores cifras de matriculacións, segundo as asociacións de vendedores Ganvam e de fabricantes Anfac. A caída do mercado galego foi dun 40,3 por cento, xa que os concesionarios das catro provincias venderon só 3.381 unidades. Ourense foi a demarcación na que máis se contraeu o mercado, cun descenso dun 43,8 por cento. Os concesionarios de Pontevedra tampouco gozaron dun mes alegre, ó matricular un 41,1 por cento menos de vehículos ca hai un ano. Na Coruña o número de vendas baixou un 39,9; e en Lugo, un 36,6. Esta segunda parte do ano está sendo especialmente negativa para o segmento de particulares, que lastra a todo o sector en Galicia. Cando faltan unhas poucas semanas para rematar 2010, xa se pode avanzar que o negocio galego da distribución vai pechar este exercicio con peores números ca en 2009. No acumulado de xaneiro a novembro, matriculáronse 45.891 vehículos: un 11,7 por cento menos en comparación co mesmo tempo do ano anterior. Este dato contrasta co aumento dun 5,9 por cento que, de momento, se suma no conxunto de España.

### Máis axudas

A situación actual alarma cada vez máis ós empresarios, que xa empezan a ver poucas saídas. Moitos admiten que xa non teñen máis marxe para facer descontos, que -na súa opinión- son "os maiores que se recordan na historia recente". As axudas do Plan re-Móvete da Administración galega tampouco acaban de da-los resultados buscados polos donos dos concesionarios. Por iso, a Xunta decidiu a principios deste mes ampliar en 500 euros as subvencións para incentiva-la compra de vehículos, en colaboración coa Asociación de Concesionarios de Galicia. De tal xeito, un consumidor galego poderá beneficiarse dunha axuda de 2.000 euros se quere cambiar de coche. A Administración autonómica contribúe con 1.200 euros e o concesionario subvenciona os 800 euros restantes. As condicións das axudas, dirixidas á compra de coches novos ou con ata dous anos de antigüidade (os coñecidos como quilómetro cero), son as mesmas que constan na convocatoria feita no verán. O prezo do vehículo que se pode adquirir con esa subvención debe oscilar entre os 10.000 e os 30.000 euros.

O presidente da Asociación de Concesionarios de Galicia, Emilio Pérez Nieto, aplaude que se anime ós posibles compradores con máis cartos e espera que "se produza unha especie de efecto espello noutras comunidades". Precisamente, que vai pasar coas axudas públicas da Xunta a partir do primeiro de xaneiro é aínda unha incógnita. O conselleiro de Industria, Javier Guerra, afirma "que non podemos facer máis polas matriculacións e a partir de xaneiro veremos cal é a situación". O goberno galego e o sector analizarán a principios do exercicio vindeiro as perspectivas do mercado para estudar se é preciso achegar máis fondos.

### Despedimentos

A patronal española de concesionarios Faconauto tamén está preocupada polo futuro e pide que o Goberno do Estado se comprometa a renova-lo Plan 2000E, que rematou a finais de xuño. Faconauto asegura que 4.000 empregados do sector da distribución en España perderon os seus postos de traballo desde a fin do programa estatal de axudas. Advirte, ademais, que as medidas non se poden demorar máis. O presidente de Faconauto, Antonio Romero-Haupold, alerta que "todos nos estamos desangrando". Explica que as subvencións públicas seguen sendo necesarias porque "os concesionarios estamos destruíndo emprego, as administracións están deixando de recadar impostos e os condutores padecen un parque automobilístico cada vez máis vello, o que nos afasta de Europa en termos de seguridade".

**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, Kike Valiño 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*

# Que veñen os chineses!

Que veñen os chineses! Esa é a alerta que están dando moitos medios de comunicación e profesionais dende hai anos... demasiados anos. Chegarán. Seguro que si. Mais aquela panacea de que desembarcarían no noso país con automóbiles bos, bonitos e baratos empeza a esvaecerse.

Un coche bo actualmente ten que ter unha gran carga de tecnoloxía de vangarda, un deseño exquisito e unha seguridade alta. En canto a tecnoloxía e deseño, os chineses aínda están lonxe do que ofrecen os grandes fabricantes mundiais. No capítulo da seguridade están a anos luz. Os últimos datos rexistrados polo consorcio europeo EuroNCAP así o amosan.

Os últimos resultados das probas de choque, coñecidas como *crash test*, realizadas por EuroNCAP a coches fabricados no país asiático, poderíanse cualificar de desastrosas. No caso concreto do modelo Landwind CV9, logrou tan só dúas estrelas, a puntuación máxima son cinco. Así que a protección a ocupantes, nenos e peóns é tremendamente mala. O consorcio destacou os "pobres" resultados obtidos polo automóbil chinés e criticou o equipamento do coche en materia de seguridade, pois carece de airbags laterais, de dispositivos de protección da cabeza e de control electrónico de estabilidade (ESP).

A diferenza, en canto a seguridade con marcas de recoñecido prestixio, queda patente nas últimas probas realizadas con modelos como o Audi A1, o Mini Countryman, o Hyundai ix35, os Kia Sportage e Venga, así como os novos Volkswagen Passat e Sharan; todos eles acadaron a puntuación máxima de cinco estrelas nas probas de choque de EuroNCAP.

O noso país non queda tampouco atrás, pois modelos fabricados en España como son os Ford C-Max e Grand C-Max, ensamblados na factoría valenciana de Almussafes, e o novo Opel Meriva, producido na planta zaragozana de Figueruelas, tamén obtiveron a máxima clasificación deste consorcio europeo que certifica as boas cualidades dos automóbiles en materia de seguridade.

A calidade do produto tamén é outro punto feble dos chineses. Para mostra un botón: as motocicletas. As motos chinesas levan "malvendéndose" no noso país dende hai uns cantos anos con resultados bastante negativos. Un dos graves defectos é a súa calidade de materiais. Parafusos que se enferruxan en canto chove, malos acabados, incluso graves con partes cortantes. Pinturas e materiais de baixísima calidade e, ademais, unha falta de repostos porque os distribuidores non queren ter un stock de elementos que poderían ser de difícil venda. Isto levou a que os grandes establecementos comerciais das dúas rodas se negasen a vender motocicletas chinesas.

Moitas voces e moitos medios seguirán berrando e alertando: "Que veñen os chineses", pero cando falamos de xogar coas mesmas regras (deseño, seguridade ou tecnoloxía), a vantaxe do prezo queda totalmente relegada, porque polo de agora os chineses só ofrecen "barato, barato". E xa se sabe: "o barato sae caro". Como mostra a nefasta seguridade que ofrecen ata o momento a maioría dos automóbiles fabricados en China. Chegarán, seguro que si, pero con outras características e, por suposto, outro prezo. Nese punto veremos se poden estar á altura dos grandes fabricantes mundiais e competir cara a cara con eles.

# Opel Antara, entre a terra e o asfalto

Opel presentará -a finais deste ano- ao seu novo Antara, un SUV *(Sport Utility Vehicle)* que combina o carácter urbano dun turismo coa forza salvaxe dun todoterreo. A novidade máis salientable atopámola no eido dos propulsores que, por certo, todos aproban a normativa Euro5 de emisións. Indo ao miolo da cuestión, o Antara presentará un motor turbo diésel 2.2 CDTI de 163 ou 184 cv. No caso da versión gasolina, o 2.4 litros achegará 170 cv e disporá -ao igual que a versión diésel- de tracción dianteira ou ás catro rodas así como caixa de cambios manual ou automática de 6 velocidades. Engadir que todas as motorizacións contan con variador de fase na distribución, o que contribúe a unha redución tanto no consumo de combustible coma nas emisións.

Dende un punto de vista estético, o Antara *faise notar* grazas a numerosos detalles que lle outorgan un aquel de elegancia. De entre todos eles subliñamos a nova grella frontal co logo da casa. Asemade, tamén hai que citar: as luces antinéboa, os biseis cromados, os pilotos traseiros modificados... O interior Premium "pensa" no práctico (novos recunchos para levar obxectos) sen deixar de lado o estilo (máis materiais e cores).

En canto a seguridade, o Antara contará -entre outras cousas- con freo de estacionamento eléctrico e asistente de arrinque en costas (*Hill Start Assist*-HSA).

# Novas Suzuki Burgman

*Burgman 125/200 Executive*. O fabricante xaponés Suzuki creou unha versión especial do seu modelo referencia no sector dos scooters, a Burgman 125/200 Executive. Nesta nova versión, Suzuki mantén todas as grandes cualidades da Burgman 125/200; manexabilidade, baixa altura de asento e gran capacidade de carga, pero dotándoa dun toque máis exclusivo.

*Burgman 125 Racing*. Suzuki crea unha versión deportiva deste scooter. Nesta nova versión, a marca mantén todas as grandes cualidades da Burgman 125 pero dotándoa dun toque máis moderno.

As novidades das dúas novas versións respecto das actuais son:

- Sillín con dobre cosido vermello
- Faro de cor azul
- Novo contaquilómetros
- Pinza dianteira negra
- Protector escape gris titanio
- Nova pantalla tintada
- Intermitentes dianteiros de cor azul
- Intermitentes traseiros vermellos
- Pinas negras e nova decoración

# O i-MiEV chega a España

A semana pasada desembarcaron en Barcelona as primeiras unidades do innovador vehículo eléctrico Mitsubishi i-MiEV con especificacións para o mercado europeo.

O Mitsubishi i-MiEV é un vehículo 100% eléctrico, de cero emisións en condución, dispón de catro prazas, e está equipado con modernas baterías de alta capacidade de ión-litio con autonomía de até 150 km. Vén equipado con dous sistemas de carga: convencional de 240 V, co que se carga o coche ao 100% en 6 horas en calquera enchufe doméstico, e cargador rápido de tipo CHAdeMO que permite cargar o 80% das baterías en tan só 30 minutos.

No apartado da seguridade dispón dunha ampla dotación de serie: dobre airbag dianteiro, airbags laterais e de cortina e Control Activo de Estabilidade e Tracción (ASTC).

O prezo do i-MiEV, que xa está dispoñible, é de 29.153 € (sen IVE), co cal podería adquirirse por uns 23.323€ unha vez aplicada a actual axuda de MOVELE, que para este coche ascende a 5.830 €.

ASEGAL ASESORES

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

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

ASEGAL ASESORES

# GTbyCitroën, *xogando* na rúa

Citroën amplía o seu radio de acción e, alén de *correr* polas estradas de todo o mundo cos seus automóbiles, tamén circula polas pantallas dun videoxogo -o *Grand Turismo*- co seu prototipo GTbyCitroën.

O vehículo en cuestión fora deseñado para "xogar" baixo os mandos da consola Play Station3, e resultara froito da colaboración da marca francesa de coches con Polyphony (cerebro do simulador de condución *Gran Turismo 5*). A nova está en que ao GTbyCitroën facíaselle pequena a pantalla e decidiu saír -o pasado mes de novembro- do mundo virtual para percorrer as rúas máis céntricas de Madrid e que todos os que quixeran puideran descubrilo de preto.

O GTbyCitroën pertence ao eido da competición automobilística, así o acreditan as súas medidas, propias dun auténtico deportivo: 4,96 m de lonxitude, 2,08 m de ancho e 1,09 m de alto. Como curiosidade dicir que no xogo *Grand Turismo* o modelo de Citroën emprega un propulsor eléctrico alimentado por unha pila de combustible que, amais de non contaminar, permite competir de ti a ti cos vehículos máis potentes do xogo.

Deste xeito, Citroën convértese no primeiro construtor de automóbiles que cruza a raia do mundo virtual para pisar chan firme, neste caso, o chan madrileño.

# Novo Jeep® Grand Cherokee

O novo Jeep® Grand Cherokee incorpora importantes novidades fronte ao anterior, é un vehículo totalmente novo, máis amplo no seu interior e cun deseño exterior vangardista, podemos destacar como novo equipamento adicional os faros bixenon Smartbeam, o dobre teito solar, volante calefactable, repousacabezas activos, asentos dianteiros ventilados, prazas traseiras reclinables, maior espazo de carga, etc.

En canto ás súas capacidades todo terreo, mellora os seus ángulos de aproximación e saída, dispón dun novo sistema de tracción Select-Terrain, suspensións independentes nos dous eixos, control de descenso e unha longa lista de equipamento que permite superar calquera obstáculo.

O novo modelo, na súa primeira fase, disporá de dous motores de gasolina de V6 e V8 con 286 cv e 352 cv respectivamente, coa versión Overland como única dispoñible, sendo a versión máis equipada, e coa única opción da pintura metalizada.

**Prezos:**

Jeep Grand Cherokee 3.6 V6 Overland: 58.245 €

Jeep Grand Cherokee 5.7 V8 Overland: 68.998 €

# Lexus LF-A, potencia en xogo

O mundo do automóbil sempre estivo presente no maxín dos máis cativos (e dos non tan cativos) á hora de brincar. Así, todos *posuímos* a imaxe do neno xogando a conducir un coche, o "run run" que acompañaba á tarefa deu paso -coa axuda da tecnoloxía- ao "run run" virtual, á chegada dos videoxogos.

No caso que nos ocupa falaremos dun novo xogo, o *Forza MotorSport3 Ultimate Collection* ideado para a Xbox 360 e co Lexus LF-A como protagonista do enredo.

Grazas a unha ampliación do devandito xogo -*Stig's Garage Car Pack*- descargable a través de XboxLIVE, poderase sentir a potencia dos 560 cv do Lexus LF-A en máis de 100 circuítos (Laguna Seca, Tsukuba, Le Mans de la Sarthe ou o senlleiro Nürburgring Nordschleife, entre outros).

En canto a detalles técnicos, o Lexus LF-A ten capacidade para dous pasaxeiros e conta con: inxección electrónica de combustible, 560 cv, certificación de emisións de escape Euro5, velocidade máxima de 325 km/h (pasando de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos), caixa de cambios secuencial automática (ASG) de 6 velocidades, dirección asistida eléctrica, etc.

# Orlando, o "soño cumprido" de Chevrolet

Chevrolet -a marca americana pertencente a General Motors- arrincaba en outubro a produción dun novo modelo, o Orlando, que chegará aos concesionarios europeos a comezos de 2011. Collendo como base a idea do lecer familiar, Chevrolet materializa o concepto de *diversión* na cidade de Orlando (Florida) para levarnos a unha especie de utopía ao estilo Disneyland. De aí nace o espírito do vehículo, un medio de "cumprir soños" con feitura de coche: metade multifunción, metade *crossover* (todoterreo construído mediante un chasis monocasco).

Chevrolet ofrece agora tres motores de baixo consumo para este automóbil (un gasolina e dous diésel), todos eles de 4 cilindros montados de xeito transversal con dobre árbore de levas e todos eles cun bloque de cilindros de ferro fundido e culata de aliaxe. Os gasolina empregarán 16 válvulas e inxección multipunto e os diésel tecnoloxía de conduto común.

O propulsor de gasolina será un 1.8 litros con 141 cv, cunha velocidade punta de 185 km/h e uns niveis ben competitivos en canto a emisións (172 g/km) e consumo (7,3 l/100 km).

As versións diésel serán de 2 l cunha potencia que vai dos 130 aos 163 cv, chegando esta última aos 195 km/h. As cifras do diésel ficar así: 159 g/km no caso das emisións de CO2 e 6 l/100 km en canto a consumo de combustible.

O Orlando terá tres niveis de acabado: LS, LT e LTZ. Informar de que calquera dos niveis que escollamos traerá: control electrónico de estabilidade, 6 *airbags* e retrovisores con control eléctrico.

# Máxima cualificación en seguridade para dous Kia

Dous novos modelos de Kia recibiron a máxima cualificación en seguridade que outorga a organización independente europea EuroNCAP.

O Kia Sportage e o Kia Venga conseguiron a nota tope de 5 estrelas, o que lles sitúa entre os modelos máis seguros dos seus respectivos segmentos e pasan a formar parte da lista distinguida de Kia onde xa figuran outros vehículos como o Soul, cee'd e Sorento co rango de seguridade máis alto.

O Sportage obtivo un resultado do 93% no apartado de protección de pasaxeiros adultos, o 86% na protección para nenos, un 49% na protección dos peóns e o 86% en asistencia en seguridade. Os valores respectivos do Venga nas mesmas categorías foron: 89, 85, 64 e 71.

O Sportage e o Venga recibiron igualmente unha distinción especial ao dispoñer de control de estabilidade (ESC) de serie na maioría dos mercados.

## BREVES

» **Lexus pon no mercado para o seu** buque insignia, o LS, tanto na súa versión 460 como na súa versión híbrida 600h unha nova pintura anti-arañazos que ademais de protexer o acabado exterior do vehículo, é capaz de auto-repararse ante pequenos arañazos propios do uso diario.

» **Nissan e Mitsubishi anunciaron un** acordo para reforzar a súa alianza que podería incluír no futuro a produción conxunta de minivehículos. O acordo establece que Nissan proverá a Mitsubishi dunha furgoneta lixeira para que a comercialice no mercado nipón, mentres Mitsubishi facilitará un todoterreo urbano ou SUV para Oriente Medio.

# Auto Retro Barcelona 2010

A 27 edición de Auto Retro Barcelona, o salón internacional barcelonés do automóbil, a motocicleta, a aviación e a náutica clásica, pechou as súas portas tras vivir cindo días de extraordinaria actividade e expectación. Os máis de 30.000 metros cadrados de exposición que conformaban a totalidade do Palacio nº 2 e da Praza Universo do recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona acolleron os produtos presentados por 300 expositores de oito nacionalidades distintas cun total de case 600 vehículos en exposición.

Tras cinco xornadas de bullicio e transaccións económicas, un total estimado de 58.900 persoas visitaron a mostra barcelonesa, número uno de España en automoción clásica, o que a confirma como o gran referente do sur de Europa. Estas visitas están en liña coas rexistradas en 2009.

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

# Eos, o Volkswagen máis deportivo

***O fabricante xermano Volkswagen escollía como escenario o Salón do Automóbil de Os Ánxeles (California) -celebrado do 19 ao 28 de novembro- co gallo de estrear o seu novo Eos.***

Estamos perante un cupé cabrio de catro prazas que será lanzado ao mercado europeo a mediados de xaneiro. Hai que concretar, no que a motores se refire, que o Eos terá propulsores específicos para Europa e América.

Así pois, a versión americana será un 2.0 TSI de 200 cabalos con cambio automático DSG de 6 velocidades. No caso de Europa o Eos ficará con tres motores TSI de 122 a 210 cv e un turbodiésel (TDI) de inxección directa *Common-Rail* de 140 cv. Dicir que este Eos quere caracterizarse polo aforro, como exemplo tomamos a taxa de consumo do 2.0 TDI BlueMotion Technology 140 cv que se sitúa en 4,8 l/100 km. Datos aportados pola marca.

Se ollamos en fite ao novo Volkswagen percibiremos de contado a elegancia do seu frontal cromado en negro brillante e a deportividade adquirida grazas ás lamias de aliaxe lixeira de 16 polgadas, entre outros elementos. Xa no interior do Eos salientan as aplicacións en cromo mate ou as novidades do *Paquete ambiente* con detalles decorativos en *Black Peak* (aplicacións escuras de aluminio con bordos cromados) e inserciónns de madeira nobre opcionais.

Por último, citaremos algúns dos compoñentes que forman parte do equipamento deste Volkswagen Eos: pantalla multifunción policromática *Premium*, asistente de luz *Light Assist*, 2ª xeración do asistente de estacionamento *Park Assist* (con *Park Pilot* incorporado), sistema de peche e prendido sen chave *Keyless Access*, apertura e peche do teito por control remoto (CSC), etc.

Nuevo Audi A7 Sportback.

Sólo la imaginación podía desafiar el concepto coupé para crear una nueva categoría: el nuevo Audi A7 Sportback, que combina la fascinante línea deportiva de un coupé, el confort de una berlina y una sorprendente versatilidad. La imaginación es así. Innovadora. Original. Sin límites. www.audi.es/a7

Audi A7 Sportback de 204 a 300 CV. Emisión $CO_2$ (g/km): de 139 a 190. Consumo medio (l/100 km): de 5,3 a 8,2.

Brea Móvil
Ctra. N-550, km 59 - A Pulleira - 15705 Santiago de Compostela - Tel. 981 56 97 00

Audi
A la vanguardia de la técnica

PROBA

## Novo BMW X3

# Equilibrio e versatilidade

A marca xermana BMW fai oficial o lanzamento do X3. A segunda xeración dun modelo moi versátil, cun interior cómodo e ben amplo, pensado para facer quilómetros sen sentir cansazo. Emporiso, segue a manterse a filosofía de coche amplo con capacidade de cinco prazas: a alternativa ao seu irmán maior, o X5.

O novo X3 mide 2,65 m de lonxitude (8 cm máis que o seu predecesor), 1,88 m de anchura (3 cm máis) e 1,66 m de altura (1 cm menos), mesmo a batalla se ve incrementada por centímetros até chegar aos 2.810 mm. Esta maior amplitude foi encamiñada a aumentar a capacidade do maleteiro e tamén contribuíu a mellorar lixeiramente a comodidade dos pasaxeiros da segunda fileira.

Polo seu aspecto poderíase dicir que o BMW X3 perde as trazas de todoterreo e gaña as dun SUV. Esa impresión comeza polo seu frontal, no que todos os seus ángulos son menos radicais; leva unhas ópticas mellor inseridas e un protector inferior cromado máis elegante. Ese mesmo factor de suavizado percíbese tamén na parte traseira, desde o parachoques até o portón mantense unha esvelta curvatura. Houbo máis cambios, os retrovisores -agora menos cadrados- e os apoios laterais, desapareceron.

No interior diversos aspectos mudaron. O volante é máis grande e ten unha nova botoeira multifunción. Asemade, nótanse diferenzas sobre todo no deseño das portas que agora teñen máis espazos para gardar cousas.

O volume de carga do X3 medrou de maneira notable até acadar os 550 litros coa bandexa de protección despregada e todos os asentos no seu sitio. Abatendo estes últimos, pódese aumentar o volume até os 1.600 litros. Existe bastante xogo para configurar a parte traseira do habitáculo (para carga), grazas a que os asentos case se pregan en chairo.

■ RAY MOSQUERA | Texto
■ R.MOSQUERA/BMW PRESS | Fotos

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

## Chasis, suspensións e dirección

BMW dota de máis calidade ao chasis do novo X3 e isto inclúe un mellorado DDC. Estamos a falar do *Dynamic Drive Control*, unha suspensión opcional que se adapta de xeito automático ás condicións da calzada e á forma de condución, predispoñendo un determinado comportamento baixo tres modos: Normal, Sport e Sport+. Estes xeitos predeterminados afectan á liña do acelerador, á resposta do motor e da dirección asistida, ao control de estabilidade DSC e ao dinamismo do cambio de marchas (só caixa automática).

De maneira opcional existe unha dirección deportiva variable, que achega mellores sensacións tras o volante e reduce o ángulo de xiro en manobras concretas.

Complementando ao DDC está dispoñible o *Performance Control*, que actúa a modo de autoblocante freando a roda interior nunha curva e aumentando ao mesmo tempo a forza de impulsión.

## Seguridade e opcións

De serie o BMW X3 inclúe: *airbags* (frontais, torácicos e laterais), cintos de tres puntos de ancoraxe con limitadores de forza, repousacabezas activos así como control de tracción e estabilidade DSC. Asemade hai que engadir: o control de velocidade de cruceiro con función de freada, o climatizador, o computador de a bordo, a radio CD MP3 con conexións externas e os asentos deportivos son tamén equipamento para calquera dos X3 sen sobre custo algún.

Entre as opcións do X3 salientan: o *Head-Up Display*, un elemento que proxecta no parabrisas información do cadro. Luces de xenon con diúrnas de tipo LED, o sistema de iluminación automático en curvas, as luces dinámicas (activación e desactivación automática de luces longas), a cámara de visión traseira, o teito panorámico de cristal ou o navegador *Professional* con disco duro. Para facer máis sinxelo o uso do X3 como vehículo "de carga" existe a posibilidade de accionar automaticamente o portón ou o gancho para remolques (que se pode abaixar de xeito eléctrico).

Ao comezo da súa comercialización, o X3 contará con dúas

HONDA
The Power of Dreams

AHORA TODA LA GAMA HONDA
CON LAS VENTAJAS DEL PLAN 3 HONDA

0% TAE HASTA 15.000€ Y 36 MESES | 3 AÑOS MANTENIMIENTO GRATUITO | 5 AÑOS GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM.

Gama Insight desde 16.800€.

PVP recomendado en Península y Baleares para Honda Insight 1.3 i-VTEC IMA Executive, incluyendo IVA, transporte y aportación promocional del Concesionario (no compatible con el Plan 3 Honda). Exento del impuesto de matriculación. Ayuda autonómica a vehículos híbridos incluida. Consulta condiciones en la Red de Concesionarios Oficiales Honda. Toda la gama Honda al 0% TAE en operaciones hasta 15.000 € y 36 meses. Importe restante al contado. TIN: 0%. Gastos de apertura: 0%. Oferta válida hasta fin de mes para vehículos financiados a través de Honda Bank GmbH S.E. Intereses subvencionados por Honda. Consulta condiciones de mantenimiento y garantía en la Red Oficial de Concesionarios Honda y/o en www.honda.es. Consumo mixto y Emisiones CO2 para Gama Insight: 4,4-4,6 l/100 km; 101-109 g/km.

Galcar. Avda. Finisterre, 275. Tel. 981 27 04 05*. LA CORUÑA. - Ctra. Santiago-Vigo, Km. 4. Tel. 981 52 17 70*. MILLADOIRO (SANTIAGO DE COMPOSTELA). LA CORUÑA. - Ctra. de La Gandara, 294. Tel. 981 38 99 70*. NARON-FERROL. LA CORUÑA. *Contacte con nosotros para más información y solicitud de prueba.

PROBA

# Novo BMW X3

versións mecánicas: a **xDrive 20d** (cun motor diésel de 184 cv) e a **xDrive35i** (cun propulsor gasolina sobrealimentado de 306 cv). Ámbalas dúas levan cadansúa tracción ás catro rodas de serie -actualizada de maneira apropiada- con transmisión manual de seis marchas para o xDrive20d e automática de oito relacións para o xDrive35i (opcional para o xDrive20d).

Posteriormente engadiránselle á gama os outros motores previstos, incluíndo os que levan o xDrive30i (de 272 cv), o xDrive23d (con 204 cv) e o xDrive30d (con 245 cv).

Comportamento dinámico

Logo da charla introdutiva, déronnos as chaves e puxémonos aos mandos do **BMW X3 xDrive35i**.

Sobre o papel, todo é mellor nesta nova xeración. Fronte ao anterior 30i, o seu consumo e prestacións son superiores. O devandito modelo vén ligado a unha caixa de cambios automática de oito relacións con manexo secuencial e levas ao volante (opcionais). Amais disto, é de subliñar que este é o primeiro coche de produción que achega o dispositivo *Start&Stop* cunha caixa automática. Informar que estes dous elementos teñen como obxectivo reducir ao máximo o consumo en marcha.

Cómpre dicir que a posición de condución axeitada atópase de maneira doada grazas aos regulamentos eléctricos dos asentos. Engadir que o aro do volante é dun tamaño óptimo para desenvolverse ben con el.

En canto á caixa de cambios, ten un funcionamento automático en modo Normal. Alén disto, podemos seleccionar a marcha que desexemos mediante as levas situadas tras do volante ou ben accionando a propia panca. No caso de elixirmos o modo Sport, de xeito automático apurará máis as marchas, aínda que neste caso (aos que nos gusta gozar da condución) accionaremos de maneira manual o cambio.

Seguindo coa caixa de cambios, esta permite certo xogo... Porén, o chasis tamén ten moito que dicir xa que conta con tres posicións: Normal, Sport e Sport Plus. Na primeira delas, a resposta é "normal" pero se accionamos o modo Sport, a dirección volverase máis directa, o propulsor responderá antes que o acelerador, as suspensións

volveranse máis firmes e os controis de estabilidade e tracción tornaranse menos intrusivos. Para os que vaian á procura de sensacións hai máis -o modo Sport Plus- no cal o control de estabilidade fica completamente anulado e o de tracción é aínda menos intrusivo.

Ao longo duns cantos quilómetros por estrada comarcal, tivemos a oportunidade de comprobar que o vehículo en xeral respondía de maneira excelente. Máis polo miúdo, a caixa de cambios: a súa rapidez nos cambios de marcha e a súa suavidade nas reducións son algo a salientar.

O noso traxecto co xDrive35i finaliza, toca abandonar esta variante e pórse ao volante do **BMW xDrive20d**.

O motor 2.0 diésel recibiu unha profunda actualización respecto ao que se empregaba na anterior xeración. Agora achega 184 cv (7 cv máis que antes) e 380 Nm (30 máis).

Do mesmo xeito que na variante de gasolina, aquí tamén se incorporaba o dispositivo *Start&Stop*. Prendemos o motor e notamos levemente que estamos perante un diésel, aínda que está ben insonorizado e case non se transmiten vibracións.

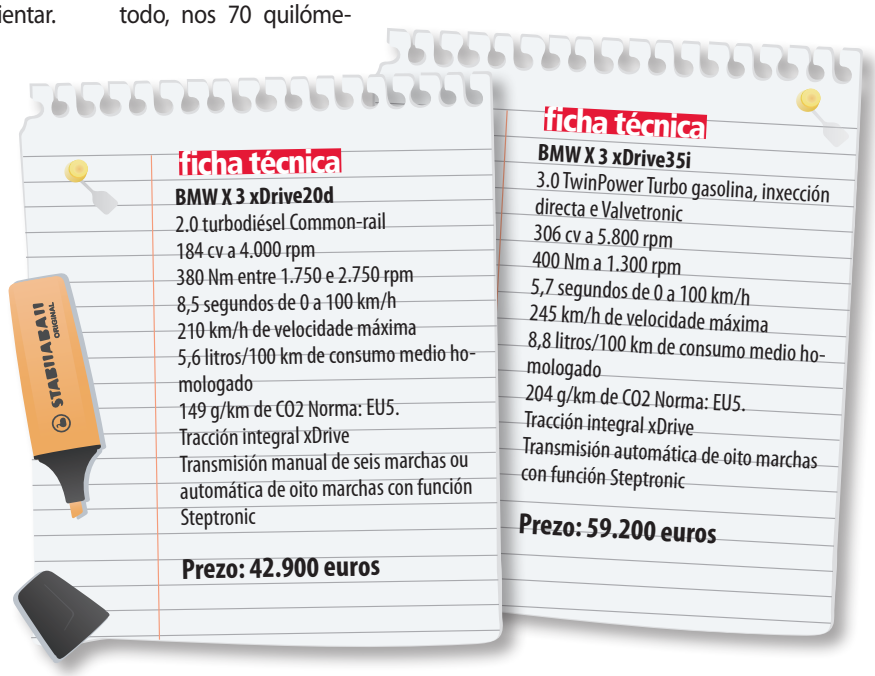
Por estradas comarcais, reviradas... puidemos comprobar que a caixa automática estaba menos compenetrada co propulsor e para poder extraer todo o potencial do diésel houbo que accionar a caixa de maneira manual. Dicir que esta variante non trae levas ao volante, polo que os cambios débense realizar na panca.

Xa na autoestrada verificamos que este xDrive20d é un excelente coche para viaxes longas debido á súa comodidade, os 184 cv son abondos para poder rodar a ritmos legais e resolver adiantamentos en pouco tempo. Con todo, nos 70 quilómetros deste segundo percorrido fomos quen de deixar o consumo en 7,6 l/100 km, nada esaxerado para a potencia que esiximos a este bloque de 184 cv.

Chega o intre de extraermos conclusións e remítome á introdución deste artigo: versatilidade, amplitude e comodidade. En resumo, este X3 é un vehículo cómodo, cun interior ben amplo, pensado para facer quilómetros, axeitado para facer viaxes coa familia e que permite certas *alegrías* cando activamos os modos Sport do cambio e o chasis.

O novo X3 é arestora menos todoterreo, máis urbano e máis de estrada.

O mínimo que haberá que pagar de maneira oficial para facerse cun X3 serán os 42.900 euros que custa o xDrive20d.




**ficha técnica**

**BMW X 3 xDrive20d**
2.0 turbodiésel Common-rail
184 cv a 4.000 rpm
380 Nm entre 1.750 e 2.750 rpm
8,5 segundos de 0 a 100 km/h
210 km/h de velocidade máxima
5,6 litros/100 km de consumo medio homologado
149 g/km de CO2 Norma: EU5.
Tracción integral xDrive
Transmisión manual de seis marchas ou automática de oito marchas con función Steptronic

**Prezo: 42.900 euros**

**ficha técnica**

**BMW X 3 xDrive35i**
3.0 TwinPower Turbo gasolina, inxección directa e Valvetronic
306 cv a 5.800 rpm
400 Nm a 1.300 rpm
5,7 segundos de 0 a 100 km/h
245 km/h de velocidade máxima
8,8 litros/100 km de consumo medio homologado
204 g/km de CO2 Norma: EU5.
Tracción integral xDrive
Transmisión automática de oito marchas con función Steptronic

**Prezo: 59.200 euros**

# Schumacher, marca rexistrada

[2004] Dez anos despois de ganar o primeiro título, Michael Schumacher non cansa de facer historia por encima dos mellores corredores de todos os tempos se atendemos ós números. Con amigos coma Todt, Brawn e Byrne e inimigos coma Barrichello, Coulthard, Hill e Irvine perde algo de forza.

Luca Baldiserri: "Unha estratexia superagresiva coma esta só é posible se contas cun equipo excepcional, un equipo que non cometa erros e, o máis importante de todo, un piloto que corra o risco de tirar totalmente ó límite durante o 100% da carreira, coma se fora a calificatoria. As catro paradas eran un opción, pero non tiñamos plans firmes de usala. Pero ó darnos de conta de que de todos modos o segundo posto estaba asegurado, decidimos intentalo e atinamos. Outra primicia Schumi-Ferrari, e moi satisfactoria ademais". Foi en Magny-Cours, o noveno de 12 triunfos schumacheriáns nas 13 primeiras carreiras do ano 2004.

Ferrari case empezaba a empalagar. Fixéranse de rogar durante vinte anos, pero agora non levantaban o pé os condenados. Poñían o límite eles. Por descontado, Michael era o número 1, e ó rabo del Barrichellinho gardándolle as costas desde a discreción e sumando solidariamente a prol do equipo. Luca di Montezemolo enfatizou: "A forza de Ferrari está en non afrouxar nunca".

## Por pasta, por collóns e porque aí os veñen

Nada máis interromperon a sinfonía de Ferrari uns trompetazos de Ecclestone, Montoya, Alonso e Button. Para empezar, houbo de novo que por obra e gracia de Bernie Ecclestone se pasou de dezaseis a dezaoito probas ante o incomprensible paradoxo de que as medidas impostas pola FIA ano a ano nos regulamentos no atinxente a restrición de pneumáticos e propulsores por carreira e en concepto de días de test privados buscasen a contención do gasto e pola contra se estirase o campionato con dúas probas a maiores, atrás dos petrodólares de Bahrein e do mercado chinés de Shanghai.

O sangue quente de Montoya empezoulle a ferver en Imola nunha das schumacheiradas de típicas de Michael, por pecharlle ó Williams de Juan Pablo a saída polo exterior da curva Tosa. Botou lume pola boca, típico del, pero esperouno nunha esquina, en concreto no zigzag Bus Stop de Spa-Francorchamps. Alí devolveullas como se chama Montoya, nunha manobra imposible de procesar para calquera outro cerebro executada con técnica exquisita e outra palabra que diría Montoya. Entrou polo lado externo, aparellouse na minirecta de transición e ganoulle o interior da saída á chicane.

Visto que os homes chamados a acanearlle o trono a Michael andaban adormentados ou ensombrecidos polo baixo rendemento das máquinas, nomeadamente McLaren e Williams, cobraron protagonismo dous pícaros que xa se vían vir. Fernando Alonso petara na mesa coa vitoria en Hungaroring-03 e Jenson Button quería reivindicar velocidade para sumar ó seu forte de pelexar as carreiras. O terceiro e cuarto posto final premioulles o esforzo, aínda que serán máis recordados, Fernando pola saída de foguete en Indianapolis e Jenson en Hockenheim polo monumento ó tempero, á coraxe e ó *fair-play* pelexando con Alonso e mais co casco.

## Premio á moderación

Non só en aparencia, o F2004 plaxiaba as características básicas da versión anterior do Ferrari F1. Respondía ás medidas do mesmo cliente, Michael Schumacher, e loxicamente non cumpría malear o produto. Así e todo, en Maranello afinaron diversas áreas do *cavallino* novo, como compacidade, baricentro e aerodinámica, e lanzáronse a experimentar coa electrónica para sintetizar motor e pneumáticos en torno á sensibilidade do control de tracción.

Os aspirantes estaban obrigados a sacar algo diferente, algún antídoto contra o artista do volante e contra o xenio das tácticas de carreira. Unha de dúas: ou ben as rodas, ou ben unha maquinísima. Con Michelin aliñáronse varios equipos antiferrari, á espreita dun patinazo de Bridgestone, que contaba unicamente con Ferrari como cliente de alto nivel. Polo tanto, nada máis estaba na súa man matinar en solucións técnicas audaces que rachasen con parámetros estándar. Intentárono McLaren e Williams, cada un ó seu estilo. Sobre a base do descartado MP4/18, Adrian Newey reformulou un concepto de liñas delicadas e morro de agulla, pero o resultado global non resultou. Williams, en contra, presentou un bico 'cairos de morsa' ou 'manta raia', o FW26. Desde logo, non se lle pode negar que fora radical nin que intimidara en mans de Juan Pablo e Ralf, pero o protagonismo da obra de Antonia Terzi quedou nas portadas das revistas.

Sen que ninguén os convidara, escorréronse ata o segundo e terceiro posto de construtores BAR-Honda e Renault. O segredo de Brackley reside segundo Geoff Willis en que "temos un motor moi forte, así que podemos cargar bastante alerón e aínda así obter boas velocidades punta". Tampouco arriscou Renault, que retornou á seguridade dos motores de uve cerrada e investiu no campo da electrónica, como se puido advertir nas saídas de vertixe de Alonso e Trulli.

> **"Con Michelin aliñáronse varios equipos antiferrari, á espreita dun patinazo de Bridgestone**

## O mellor, depende

Antes de entrar a ponderar o valor relativo dos seus numerosos éxitos, o artista nacido en Hürth-Hermülheim e criado en Kerpen-Manheim colecciona no primeiro posto diversos apartados estatísticos. Entre outros, 7 títulos de campión do mundo (2 máis ca Fangio), 83 vitorias (32 máis ca Prost), 66 voltas rápidas (25 máis ca Prost), 20 zapateiras (9 máis ca Clark), 137 podios (31 máis ca Prost), 1.100 puntos (301.5 máis ca Prost), 21.000 km en cabeza (6.570 máis ca Senna). Antes de retirarse á vida en familia está a tempo de bater o resto dos rexistros, como o número de grandes premios (a 44 de Patrese), poles (a 2 de Senna) vitorias consecutivas (empatado a 7 con Ascari), temporadas en activo (a 4 de G.Hill) e vencer un GP ós 53 anos para non deixar tranquilo nin na tumba a Luigi Fagioli.

Intanxibles e menos doados de computar cás porcentaxes e cifras son os aspectos psicolóxicos e emocionais. A impresión causada por Michael nos adversarios acabou por achicar o potencial de conciencias coma Rubens Barrichello, David Coulthard, Eddie Irvine, Juan Pablo Montoya. Neste sentido, a figura do alemán potenciouse de tal maneira que se converteu nun referente ó par dos máis grandes automobilistas de todos os tempos, habitualmente relacionados coa época en que competiron, como os anos 50 de Fangio, os 60 de Clark, os anos de Stewart, os anos de Lauda ou os anos de Senna-Prost.

A fortaleza mental e o xogo psicolóxicos dentro e fóra da pista quizais tamén lle valeu en ocasións para esconder debilidades e poñer de manifesto unhas condicións por encima das súas posibilidades, aínda que eso nada máis o saiba el. Non moitos compartiron co equipo a motivación que o mantén correndo ós 36 anos, segundo el por puro pracer de pilotar un fórmula-un e non para ser primeiro ou impresionar, e así llelo fai explícito ós seus (mecánicos, enxeñeiros, mandamáis, fanáticos, compatriotas e toda Italia) no simbólico chimpo do podio cada vez que gana.

¿Quere esto dicir que campións do seu tempo como Damon Hill (1996), Jacques Villeneuve (1997) e Mika Häkkinen (1998 e 1999) lle rebaixan cualitativamente os récords? Ó mellor non, porque no terrreo competitivo suma sempre á altura do que máis, e canto a técnica de pilotaxe posúe un estilo depurado que fai imperceptibles as esquinas, executa de natural unha liña fluída de trazada a xulgar polo baixo uso do control de tracción, automatiza os xiros ata o infinito, comprende o coche e fai que o coche o comprenda a el. Pero ó mellor se lle fai algo grande, porque como todos sabemos Ayrton Senna morreu antes de tempo.

| | PILOTO | AUS | MAL | BAH | RSM | ESP | MON | EUR | CAN | EUA | FRA | GBR | GER | HUN | BEL | ITA | CHI | XAP | BRA | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Michael Schumacher | 10 P | 10 P | 10 P | 10 | 10 P | - | 10 P | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 P | 10 P | 8 | 8 | - | 10 P | 2 | 148 |
| 2 | Rubens Barrichello | 8 | 5 | 8 | 3 | 8 | 6 | 8 | 8 | 8 P | 6 | 6 | - | 8 | 6 | 10 P | 10 P | - | 6 P | 114 |
| 3 | Jenson Button | 3 | 6 | 6 | 8 P | 1 | 8 | 6 | 6 | - | 4 | 5 | 8 | 4 | - | 6 | 8 | 6 | - | 85 |
| 4 | Fernando Alonso | 6 | 2 | 3 | 5 | 5 | - | 4 | - | - | 8 P | - | 6 | 6 | - | - | 5 | 4 | 5 | 59 |
| 5 | Juan Pablo Montoya | 4 | 8 | - | 6 | - | 5 | 1 | - | - | 1 | 4 | 4 | 5 | - | 4 | 4 | 2 | 10 | 58 |

| | CONSTRUTOR | MODELO | MOTOR | PILOTOS | PATROCINADOR |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ferrari | F2004 | Ferrari | Schumacher / Barrichello | Marlboro |
| 2 | Lucky Strike BAR Honda | 006 | Honda | Button / Sato | Lucky Strike |
| 3 | Renault F1 | R24 | Renault | Alonso / Trulli | Mild Seven |

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



# Senna vive

[2005] ...e Fangio e Clark e Villeneuve. Fernando Alonso ten de Juan Manuel a fortaleza mental e o control sobre os límites; de Jim, a concentración e a entrega; o bo ambiente arredor e o descaro son de Gilles; Ayrton está nel polo talento e o xene ganador. Del son o Renault, a simpatía, a independencia e o futuro.

Renault ponlle freo á demoledora travesía que ó longo de seis anos completaron Schumacher&Ferrari traducida en once títulos, cinco deles ó mellor piloto. A casa francesa sucédeos no máis alto de ámbalas dúas clasificacións da man do piloto máis novo en conseguir unha pole, en marcar unha volta rápida, en vencer un gran premio e en obter un campionato de pilotos. Nado na terra de don Pelaio, Fernando `Nano´ Alonso ós 24 anos fúrtalle a Emerson Fittipaldi a leria de ser o campión máis novo da fórmula 1.

## Programado para ganar

Ó F2004M híbrido de Ferrari non lle foi tan ben coma ó Renault R25, produto dunha política de planificación introducida nos talleres de Enstone por Mike Gascoyne con dous equipos de enxeñería interactuando. Fisichella en Australia e Alonso en Malaisia e Bahrein trouxeron asinada para Europa a súa candidatura. En Imola Schumacher estrea o modelo novo de Ferrari e sucumbe nun corpo a corpo épico ante Alonso en doce voltas do mellor automobilismo visto en anos.

Tumbado Ferrari, en Montmeló esperta Räikkönen como o candidato con máis coche. O MP4/20 móstrase imbatible en todos os terreos. Cando aínda non vai medio campionato, ante os carreiróns do autodenominado `iceman´, Alonso empeza a facer os seus cálculos. A desafogada situación labrada nas primeiras carreiras permítelle saír de caza, como en Nürburgring, onde é avisado por radio das continuas derrapadas do finlandés e sen dubidalo lánzase por el ata que este acaba trollando toda a suspensión polas terribles vibracións que provocaba unha roda danada nas apuradas de freada.

Queimado o primeiro ciclo da temporada, desde unha perspectiva confortable de máis de trinta puntos de diferencia, en Renault Briatore-Symonds-Chevrier traman para Alonso unha estratexia coa vista posta no campionato. A tal efecto, deseñan un plan baseado na interpretación de tres parámetros da normativa acabados de revisar: un, paciencia e regularidade para afrontar un campionato de dezanove carreiras; dous, manter o ritmo de evolución en dúas orientacións: unha vía conservadora para seguir firme á zaga de McLaren sen comprometer a fiabilidade, e outra vía menos defensiva en previsión de extrema necesidade, como se demostrou na última carreira en competencia directa polo campionato de marcas; tres, calcular os riscos estritamente necesarios e apertar se fai falta en fases decisivas das carreiras, como a cualificación e as últimas voltas.

Alonso seguiu o guión ó pé da letra e aplicou a medicina indicada para cada diagnose: onde eran superiores (Sepang – Sakhir – Magny-Cours – Shangai) metía terra polo medio canto antes; ante superioridades manifestas de Kimi ou Juan Pablo (Montmeló – Silverstone – Monza – Interlagos) regulaba a distancia cos coches perseguidores; ante o máis mínimo síntoma de sangue (Nürburgring – Istambul Park – Spa) lanzábase á presa. Entremedias houbo tempo para remontadas (Australia), automobilismo heroico (San Marino), erros na estratexia (Montecarlo – Hungría) e fallos de condución (Canadá).

## Curso de doutoramento

En Imola a Fernando Alonso preséntaselle por primeira vez a ocasión dun man a man con Michael desde que se autodenominara candidado principal ó título por despuntar nas corridas de Australia, Malaisia e Bahrein. O gran premio de San Marino, eufemisticamente en territorio italiano, en concreto no autódromo Enzo e Dino Ferrari de Imola, xubilaba o F2004M (eme de *modificato*).

O asturiano levaba todas as de perder: un motor no final da vida, mantiña tempos estables un segundo e pico máis lentos ca Schumacher, a color das gradas era a mesma cá da lava en erupción, era o último chanzo antes do coito colectivo de Imola tras roeren correa nos grandes premios transeuropeos, e Fernando Alonso personificaba o obxecto da afrenta. O *guaje* manexou a situación con extrema frialdade e control, sen dar o primeiro síntoma de debilidade: non arrastrou as rodas nas freadas, non perdeu constancia, mirou os espellos, tapou cantos furados houbera, mantivo a referencia dos coches lentos que levaba por diante e comeulle a moral ó Schumacher bo.

De alí a un mes, do *scalextric* de Mónaco nada máis deu sacado cinco puntiños, pero á conta doutra defensa con todos os controis ó máximo e as luces das alarmas prendidas para regusto de Alonso, que reivindicaba o recoñecemento de actuacións pouco compensadas na pista pero traballadas co que lle daba o coche. Para culminar estas manifestacións artísticas con pedais e volante non valeu mellor sinatura para a temporada que o adiantamento de Fernando a Michael na 130R de Suzuka. Aí as palabras deron paso a sons inarticulados.

> “Fernando Alonso personificaba o obxecto da afrenta

## Débeda histórica

*We are the champions*, entoa Fernando ó traspasar a meta de Shangai. Renault F1 Team obtén por fin a merecida recompensa a unha traxectoria caracterizada pola súa independencia. O construtor francés, fiel ó espírito dos irmáns Louis e Marcel, nunca se avergonzou de proxectos transgresores e non lle foi mal orientando tendencias, como os turbos, os dez cilindros, a distribución pneumática e os ángulos das bancadas abertos. A Renault-Elf dos primeiros anos oitenta andou cerca do título de marcas á conta de intelixencia e esforzos gastados na enxeñería da turboalimentación, pero houbo que esperar. Por non ser menos, o exclusivo R25 de Bob Bell montou o propulsor RS25 cunha arquitectura a 72º diferente a todo o resto e unha caixa de cambios de seis velocidades nada máis.

Alonso e Räikkönen trasladaron a súa rivalidade particular ó campionato de marcas ata o último día. Co título de Fernando no peto, Renault ensinou nas últimas carreiras o xenio que latexaba debaixo dun coche por encima de todo fiable, en tanto que se admitía como referente un MP4/20 irregular, insólito na cultura de Woking. En tempos en que a mestizaxe é un valor en alza, as nacionalidades misceláneas da fábrica de chasis de Enstone (GBR), a de motores de Viry-Châtillon (FRA), o patrocinador Mild Seven (XAP), Flavio (ITA), Fernando (AST) e `the lion in the sun´ (a mansión keniana de Briatore) mándanlle ó mundo unha mensaxe de corte globalizador: Renault in the world.

> “O construtor francés, fiel ó espírito dos irmáns Louis e Marcel, nunca se avergonzou de proxectos transgresores

| | PILOTO | AUS | MAL | BAH | RSM | ESP | MON | EUR | CAN | EUA | FRA | GBR | GER | HUN | TUR | ITA | BEL | BRA | XAP | CHI | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Fernando Alonso | 6 | 10 P | 10 P | 10 | 8 | 5 | 10 | - | - | 10 P | 8 P | 10 | - | 8 | 8 | 8 | 6 P | 6 | 10 P | 133 |
| 2 | Kimi Räikkonen | 1 | - | 6 | - P | 10 P | 10 P | - | 10 | - | 8 | 6 | - P | 10 | 10 P | 5 | 10 | 8 | 10 | 8 | 112 |
| 3 | Michael Schumacher | - | 2 | - | 8 | - | 2 | 4 | 8 | 10 | 6 | 3 | 4 | 8 P | - | - | - | 5 | 2 | - | 62 |
| 4 | Juan Pablo Montoya | 3 | 5 | | | 2 | 4 | 2 | - | - | - | 10 | 8 | - | 6 | 10 P | - P | 10 | - | - | 60 |
| 5 | Giancarlo Fisichella | 10 P | - | - | - | 4 | - | 3 | - | - | 3 | 5 | 5 | - | 5 | 6 | - | 4 | 8 | 5 | 58 |

| | CONSTRUTOR | MODELO | MOTOR | PILOTOS | PATROCINADOR |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Renault F1 | R25 | Renault | Alonso / Fisichella | Mild Seven |
| 2 | West McLaren Mercedes | MP4/20 | Mercedes | Räikkonen / Montoya | West |
| 3 | Ferrari | F2005 | Ferrari | Schumacher / Barrichello | Marlboro |

# Dous rombos

[2006] Adviñeron palabras maiores un ano despois dos xogos infantís entre Fernando e Kimi. 2006 revalida a Alonso contra Schumacher, a Michelin fronte a Bridgestone e a Renault ante Ferrari. O heptacampión de 37 anos traspasa os poderes conservando intactos a motivación, a técnica, o espírito competitivo… e as súas formas.

Por segundo ano consecutivo escenificouse na pista de Imola unha rivalidade brava durante as últimas voltas. Agora o can perseguidor foi Alonso e o gato, Schumacher. En Mónaco, en cambio, foi o alemán quen fixo de can, de can de palleiro. A punto de acabar a sesión cronometrada Michael Schumacher canga o Ferrari no medio da *Rascasse* sen unha excusa crible para impedir que Alonso batese o seu tempo. A cruzadura de cables rememorou o lado escuro do *kaiser*, coma con Damon Hill (Adelaida-94) e con Jacques Villeneuve (Jerez-97). Vellos sabios como Jackie Stewart, Niki Lauda e Keke Rosberg censuraron de inmediato o comportamento do heptacampión.

O dramatismo acentuouse en Hungría, cos protagonistas penalizados na formación, unha saída fulgurante entre poceiras, o Renault tordeando cunha roda medio solta, o triunfo inesperado de Jenson Button despois de 113 carreiras, e como extra o adiantamento por fóra de Alonso a Schumacher, á altura de Estoril-96 con Villeneuve, Spa-00 con Häkkinen, Interlagos-01 con Coulthard, Spa-04 con Montoya ou Suzuka-05 con Alonso. O quico boutouse ó galo unha vez máis no *pit-lane* de Istanbul, cando Michael esperando diante do semáforo é sorprendido por Alonso, que sitúa o R26 de par do 248 F1.

Michael reservou Monza para anunciar ó mundo a súa retirada o mesmo día que recortou dez puntos dunha tacada e se lle poñía a tiro o oitavo título. Pero Suzuka devolveulle a Alonso o que lle quitou en Monza, dez puntiños pola vitoria trala rotura imprevista do motor Ferrari. Interlagos foi un trámite para repetir o característico *toma, toma!* ante unha actuación sobresaliente asinada por Michael Schumacher.

231 carreiras corridas en 15 anos para Schumacher por 69 en 4 para Alonso; 7 títulos a 1, 84 vitorias a 8 etcétera. Nada máis os igualaban dous vectores incompatibles entre si: a experiencia e a xuventude. Coma un martelo petaba na cabeza de cada un deles pensar no outro. Un Michael disposto a impoñer a súa lei rabenándolle as esperanzas ó aspirante batía contra un Fernando empeñado en revalorizar o seu único título sobre Räikkönen.

Plof! No final do *Rettifilo* estoupa o motor RS26, co que o *rosso* enxuga dez puntos ó *bleu* a falta de Sinopec, Suzuka e Interlagos; Alonso 108 – Schumacher 106. Zaca! A imaxe do ano vén na madrugada de Suzuka coa fumareda do 056 rebentando a pouquiñas voltas do final.

## O quico bótase ó galo

> “Michael Schumacher canga o Ferrari no medio da Rascasse sen unha excusa crible

## » Renault son todos

O brazo executor de Renault foi Alonso. Nin Alain Prost dera feito por Renault o que conseguiu o asturiano. Á parte de non cometer fallos, elevou o R26 a onde non se sabe se chegaría en mans doutro piloto. E eso que lle puxeron a proba o tempero varias veces: cando a metade de temporada a FIA declarou ilegal o dispositivo *mass dumper* exclusivo de Renault, cando o mecánico da roda traseira dereita lle chafou Hungría ou cando os imaxinativos comisarios de Monza lle anularon os tempos por estorbar a Massa.

O inspirador de Renault foi Briatore. O mozo de Campbell, Volpe e Klum motivou o equipo para estampar o rombo da *Régie* por segundo ano consecutivo para pilotos e construtores. O dono do iate *Force Blue*, do club nocturno *Il Billionaire* e da mansión keniana *Lion in the sun* produciu as carreiras profesionais de Michael Schumacher e Fernando Alonso antes de consagrárense internacionalmente. De modo que se o cuantificamos, Flavio é responsable de doce títulos na fórmula-un: sete de Schumacher, un de Benetton, dous de Alonso e dous de Renault. O italiano de antiparras azuis deu a cara por Bob Bell, Tim Densham, Dennis Chevrier, Pat Symonds e Carlos Ghosn a fin de crear un R26 fácil de poñer a punto, correúdo e duro coma un coio.

O espírito de Renault foron os mecánicos. Ganarlle a Ferrari, corresponderlle a Alonso desde o garaxe e obedecer a Briatore polo que puidera pasar fomentaron un ambiente ideal para competir ó nivel máximo. Nun universo en que a linguaxe se expresa en milésimas de segundo, sempre acaban contando imponderables como o factor humano nas planificacións estratéxicas realistas e na fortaleza do grupo. Non se pode pasar por algo as reaccións sobreinterpretadas de Flavio no muro fronte á cara de pau de Ross Brawn, nin tampouco a guerra psicolóxica entre mecánicos. O día da putada de Suzuka Michael foilles dar a man ós seus persoalmente. Detrás dese xesto revivíronse a tensión das repostaxes e as celebracións dos mecánicos vermellos sen verter o Moët & Chandon. Ata que o día de Interlagos os mecánicos azuis deron chapado a botella por fin.

> “se o cuantificamos, Flavio é responsable de doce títulos na fórmula-un

## » Uns marchan outros veñen

Con dous cilindros menos, ós monoprazas da F1 cambioulles a voz e afinaron a silueta. Dos 2.400 centímetros cúbicos sacouse potencias de ata 760 cabalos, 200 menos cós últimos 10V, pero axiña franquearon as 19.000 revolucións por minuto. Nas fábricas potenciaron as vantaxes dun motor máis pequeno, de maneira que na pista esta restrición normativa representou unha perda exigua de menos dun segundo por volta. Ó abeiro do regulamento novo, 2006 estrea cinco equipos: Super Aguri F1 empeza de cero, mentres que os catro restantes naceron reencarnados: BMW Sauber F1 Team de Sauber, Honda Racing F1 Team de BAR-Honda, Scuderia Toro Rosso de Scuderia Minardi e Midland F1 Racing de Jordan Grand Prix.

A outros niveis tamén se producen transformacións, como o anunciado monopolio de pneumáticos ou a expulsión a metade de temporada de Juan Pablo Montoya (McLaren) e Jacques Villeneuve (BMW) por baixo rendemento. Así e todo, quen máis orfo queda é Ferrari, sen Michael Schumacher nin Ross Brawn e inzada de italianos.

Pero se Schumacher, aínda encima de conducir o mellor coche, perdeu o seu oitavo mundial correndo como un condenado en Imola, Mónaco, Sinopec e Interlagos, entón é que o futuro inmediato promete. Promete, tanto por un bicampión con 25 anos, coma polo xuvenil Nico Rosberg (Williams) con volta rápida en Bahrein, o último vencedor das World Series Robert Kubica (BMW) obtendo un podio na súa segunda carreira, o novo valor finlandés Heikki Kovalainen e un fenómeno negrito que vén de avasallar na GP2, tutelado por Ron Dennis desde que era un pícaro.

> “quen máis orfo queda é Ferrari, sen Michael Schumacher nin Ross Brawn e inzada de italianos

| | PILOTO | BAH | MAL | AUS | RSM | EUR | ESP | MON | GBR | CAN | EUA | FRA | GER | HUN | TUR | ITA | CHI | XAP | BRA | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Fernando Alonso | 10 | 8 | 10 | 8 | 8 P | 10 P | 10 P | 10 P | 10 P | 4 | 8 | 4 | - | 8 | - | 8 P | 10 | 8 | 134 |
| 2 | Michael Schumacher | 8 P | 3 | - | 10 P | 10 | 8 | 4 | 8 | 8 | 10 P | 10 P | 10 | 1 | 6 | 10 | 10 | - | 5 | 121 |
| 3 | Felipe Massa | - | 4 | - | 5 | 6 | 5 | - | 4 | 4 | 8 | 6 | 8 | 2 | 10 P | - | - | 8 P | 10 P | 80 |
| 4 | Giancarlo Fisichella | - | 10 P | 4 | 1 | 3 | 6 | 3 | 5 | 5 | 6 | 3 | 3 | - | 3 | 5 | 6 | 6 | 3 | 72 |
| 5 | Kimi Räikkönen | 6 | - | 8 | 4 | 5 | 4 | - | 6 | 6 | - | 4 | 6 P | - P | - | 8 P | - | 4 | 4 | 65 |

| | CONSTRUTOR | MODELO | MOTOR | PILOTOS | PATROCINADOR |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Renault F1 | R26 | Renault | Alonso / Fisichella | Mild Seven |
| 2 | Ferrari | 248 F1 | Ferrari | Schumacher / Massa | Marlboro |
| 3 | McLaren Mercedes | MP4/21 | Mercedes | Räikkonen / Montoya | Johnny Walker |

Coleccionable
A Fórmula 1
2007

# Ferrari confidencial

[2007] 780 páxinas de planos descobren unha trama de espionaxe industrial. No medio da lamoeira, a FIA arbitra decisións controvertidas, pero aínda así non dá eclipsado un final emocionante entre Räikkönen (Ferrari) e os Ron Dennis boys: o neniño consentido e a ovella negra.

A Kimi ábreselle a boca nas últimas voltas a Albert Park. Pero axiña perde o liderato, porque Fernando e Felipe reparten os triunfos a pares mentres o debutante Lewis Hamilton se gradúa con actuacións plenas de velocidade e lucidez. Enlazando dúas vitorias na xira americana, o cada vez menos 'simpático negrito' revélase como a nova xoia da afección británica.

Nürburgring e Hungaroring desatan as hostilidades de Alonso contra todos. Contra Massa por retrucarlle polo adiantamento, contra Ron Dennis por sobreprotexer a Hamilton, contra Hamilton por istarlle a opinión pública inglesa, contra a FIA por meter o fociño en decisións internas de McLaren...

15 carreiras despois daquel "Kimi, esperta", trampeando trampeando Räikkönen plantouse en Interlagos con opcións de recuperar o liderato. E así foi. Aproveitou o rebumbio no galiñeiro de McLaren para levar por diante o campionato do mundo, superando na segunda parada a Massa sen que se notara demasiado. Despois da corrida do Brasil puidera terse proclamado outro campión nos despachos: Alonso reclamando ordes de equipo en Ferrari; e Hamilton, de prosperar a reclamación de McLaren pola temperatura anormal do combustible dos BMW e os Williams, pero dixo Ecclestone que "non creo que os afeccionados á F1 quixeran que se gane un campionato porque a temperatura do combustible estea desaxustada en cinco graos centígrados".

## Home dos xeos

É un pouco rabudo, algo orgulloso e bastante independente. O dono debe ter carácter abondo para poder dominalo e ó mesmo tempo aleitalo para ganar o seu respecto. Rara vez ladra ou morde, senón que manexa a intimidación. Ó ser resistente, pode percorrer quilómetros e quilómetros, o que fai difícil atopalo en caso de extravío, polo que non é recomendable deixar que corra sen supervisión. Ó ser nervioso, percisa de máis dun paseo diario para correr e gastar enerxías, xa que se non pode desfogarse doutro modo, como facendo desfeitas na casa. Cómpre terlle moita auga por cerca, debido a que pasa moita calor e precisa beber líquidos, sobre todo en verán. Unha característica da raza son os ollos celestes. Velaquí o can das neves, traducido a Kimi, o home vido dos xeos.

Peter Sauber viulle algo e subiuno nun fórmula-un antes incluso de obter a superlicencia para correr conforme o conduto oficial. As súas formas ó volante e as orixes nórdicas tentaron a Ron Dennis, que creu ver nel un Mika Häkkinen II de 23 aniños. O malo é que 'Iceman', como se chama el a si mesmo, demostrou ter máis xeo no vaso que no cerebro.

Kimi é de arroutos. Conduce os coches que o come o demo, é ultrarrápido, busca límites onde non os hai. Pero cando lle dan as raikkonadas, tanto se pon a marcar voltas rápidas sen necesidade, como deixa correndo os compañeiros mentres zampa un xelado ou monta no iate dos compadres a mandarlle uns cacharros. Amárgalle entrenarse e odia configurar o coche cen veces. O seu lema podería ser "Para quedar ben e poñer o coche a punto xa están outros". Pero o condenado ten algo polo que se fai querer. A súa caricatura acaba convertendo en carismático o anticarisma máis rabudo.

## Dereitos de autor

A película de espías que protagonizaron Nigel Stepney, xefe de mecánicos en Ferrari, e Mike Coughlan, xefe de deseño de McLaren, resultou ser tan intrigante como cómica. A trama fora descuberta por un parroquiano, supostamente ferrarista, que fotocopiou as 780 follas con planos e contidos íntimos do F2007 que Trudy, a muller de Coughlan, levou escanear a unha librería calquera de Woking, sede de McLaren. O multazo á organización de Ron Dennis decidiuse en setembro na praza Concorde número 8 de París: 100 millóns de dólares e cero puntos no mundial de fabricantes.

Na corrida inaugural de Albert Park filtrase que o Ferrari novo porta uns baixos flexibles. **En Mónaco saltan faíscas de sabotaxe ó aparecerren pos de fosfato con calcio nos depósitos** do coche de Räikkönen. A primeiros de xuño abre os xornais a expulsión do xefe de mecánicos de Ferrari, Nigel Stepney, por traficar con documentos secretos con '*copyright* Ferrari'. Non tardou en saberse que a conexión enchufaba en McLaren, en concreto no xefe de deseño Mike Coughlan. Que o Consello Mundial exculpara nun primeiro momento a McLaren por non demostrar que se aproveitara das informacións do dosier non aparcou as movidas nos despachos. Ferrari, que a esa altura estaba superada no eido deportivo pola McLaren, quería sangue e aproveitouse do desacougo de Alonso en McLaren para que a federación investigase correos electrónicos entre pilotos relativos a aspectos técnicos reflectidos no famoso informe.

> **En Mónaco saltan faíscas de sabotaxe ó aparecerren pos de fosfato con calcio nos depósitos**

Precedentes de estrataxemas desta natureza hainos desde sempre. Shadow ganáralle un preito a Arrows, o deseñador John Barnard fora sorprendido con planos de McLaren antes de ir para Ferrari, Toyota disque se fixera con disquetes con propiedade intelectual de Ferrari… Nun universo en que a vara de medir é a milésima de segundo, xestos plenos de factor humano como o de Stepney, desdeñado en Maranello tras anos de servicio, de Coughlan, incitado pola curiosidade profesional, de Trudy, confiada na boa fe da xente, e do fotocopista, un *tifoso* no medio de Woking, desdramatizan os millóns e o requinte de quen os pusúen. A partir de agora as escuderías veranse obrigadas a rerredactar contratos blindados para defender dereitos de autor contra todo o persoal que ten ó xeito un terminal de ordenador onde chuzar un minúsculo USB.

## Libro de estilo McLaren

Tendo por diante un ano de contrato en vigor con Renault, Alonso ficha por McLaren: a gran McLaren, a Mercedes, a dos supercompetitivos MP4, a do ultramoderno Woking, a do recto e flegmático Ron Dennis. Todo pintaba de color rosa cun campionato ó lombo, outro en perspectiva, McLaren esperando por el coma as ánimas e no final do camiño, quen sabe se Ferrari.

Ninguén contaba con que Lewis Hamilton, con pel de cordeiro pola súa xuventude e inexperiencia en fórmula 1, se rebelase con tal velocidade, tempero, técnica, consistencia e carácter. Podios consecutivos subíronlle os fumes en Mónaco. Desde ese momento Ron Dennis en persoa administrou o potencial dos seus pilotos do mesmo xeito que nos tempos de Senna-Prost. Como é natural entre competidores natos, Lewis Hamilton e Fernando Alonso empezaron a guerrear polo liderato no seo da escudería.

Erros inusuais de Fernando Alonso en combinación explosiva co empuxe da afección británica en favor de Lewis Hamilton condenaron a sinatura de Alonso con McLaren por non blindarse con cláusulas contra eventualidades desta natureza. Por se non abondara que España conta pouco nas estuturas e poder que manexan o automobilismo deportivo en Europa, Alonso vese metido no medio dunha maneira de funcionar seguindo un estilo marca da casa. É de dominio público que Ferrari disciplina os seus pilotos conforme a xerarquía que paute Jean Todt. En cambio McLaren, nos antípodas de Ferrari por definición, leva anos defendendo unha política interna diferente, e baste recordar os episodios entre Senna e Prost ante a mirada distante e interesada de Dennis e os seus patrocinadores. McLaren funciona así. "Somos un equipo comprometido coa igualdade".

> **Ron Dennis en persoa administrou o potencial dos seus pilotos do mesmo xeito que nos tempos de Senna-Prost**

| | PILOTO | AUS | MAL | BAH | ESP | MON | CAN | EUA | FRA | GBR | EUR | HUN | TUR | ITA | BEL | XAP | CHI | BRA | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Kimi Räikkönen | 10 P | 6 | 6 | - | 1 | 4 | 5 | 10 | 10 | - P | 8 | 8 | 6 | 10 P | 6 | 10 | 10 | 110 |
| 2 | Lewis Hamilton | 6 | 8 | 8 | 8 | 8 | 10 P | 10 P | 6 | 6 P | - | 10 P | 4 | 8 | 5 | 10 P | - P | 2 | 109 |
| 3 | Fernando Alonso | 8 | 10 | 4 | 6 | 10 P | 2 | 8 | 2 | 8 | 10 | 5 | 6 | 10 P | 6 | - | 8 | 6 | 109 |
| 4 | Felipe Massa | 3 | 4 P | 10 P | 10 P | 6 | - | 6 | 8 P | 4 | 8 | - | 10 P | - | 8 | 3 | 6 | 8 P | 94 |
| 5 | Nick Heidfeld | 5 | 5 | 5 | - | 3 | 8 | - | 4 | 3 | 3 | 6 | 5 | 5 | 4 | - | 2 | 3 | 61 |

| | CONSTRUTOR | MODELO | MOTOR | PILOTOS | PATROCINADOR |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ferrari | F2003 GA | Ferrari | Schumacher / Barrichello | Marlboro |
| 2 | Williams BMW | FW25 | BMW | Montoya / Ralf Schum. | HP |
| 3 | West McLaren Mercedes | MP4/17 D | Mercedes | Räikkonen / Coulthard | West |

# Diabólico

## Skoda Fabia RS

Nada máis rematar a XXII edición do Rali Botafumeiro (do 19 ao 20 de novembro) tivemos o pracer de probar para os nosos lectores, grazas a xentileza de **Brea Automoción**, un Skoda Fabia RS que coas súas prestacións -180 cabalos e cambio DSG de sete relacións- deixounos abraiados.

O Skoda Fabia RS é unha auténtica *bala*

■ LUIS PENIDO | Texto
■ L. PENIDO/SPRINT MOTOR | Fotos

En ocasións temos recorrido a expresións do tipo "lobo con pel de cordeiro" ou "mata xigantes", que tamén neste caso son ben definitorias da versión máis potente do Fabia. Abofé que este modelo, tras unha aparencia "case familiar" (coa súa carrozaría de cinco portas e 4,03 metros de longo) non exterioriza o potencial mecánico que se agocha tras o seu capó.

Sen entrar en grandes definicións técnicas, precisar que os 180 cabalos se extraen de tan só 1.4 litros de cilindrada grazas á inxección directa de combustible, a un compresor, a un turbocompresor, a un *intercooler* e ás súas 16 válvulas. O resultado é un propulsor capaz de consumir pouco máis de cinco litros por cada cen quilómetros percorridos (a ritmo relaxado) ou dito doutro xeito: o deleite dunhas aceleracións e recuperacións de velocidade impresionantes. Isto tamén é consecuencia do uso eficaz da caixa de cambios automática DSG de dobre embrague e sete relacións, que aproveita con excelencia as posibilidades do motor, manténdoo sempre nas revolucións óptimas e acadando unha resposta inmediata.

### >> O cambio DSG

Dicir que os máis puristas podemos gozar subindo e baixando as marchas, accionando as levas situadas tras o volante, aínda que se cadra non obteñamos máis eficacia que a do funcionamento automático do sistema. Por certo, que a panca de cambios tamén se pode situar en posición *Sport* para lograr unha resposta máis deportiva.

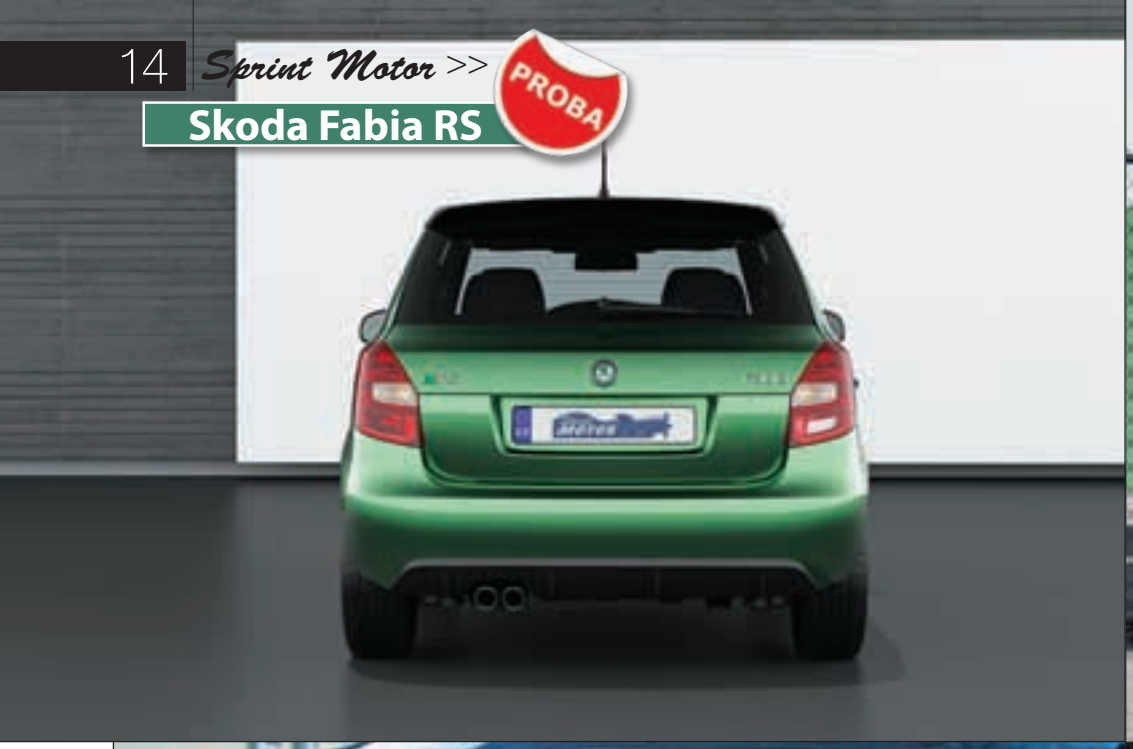
Cómpre engadir que esta caixa de cambios permite tamén un alto grao de comodidade nun uso cotián (entre atrancos, semáforos, etc). Dende logo que é moi recomendable e, no caso do Skoda Fabia RS, forma parte do equipamento de serie.

Como amantes que somos do automóbil, para nós son moi importantes as sensacións que nos transmite un vehículo -aquelas que van alén das frías cifras- e que a miúdo tentamos transmitirvos nas probas de SPRINT MOTOR.

No caso do Skoda Fabia RS, atopamos un gran nivel de calidade interior nos compoñentes e nos acabados, tamén lle damos un sobresaínte á postura de condución e ao accionamento dos mandos.

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

PROBA



O piloto Luís Penido quedou moi satisfeito coa versión máis potente do Fabia

## >> En marcha

Emporiso, ao circularmos con suavidade, o conxunto mecánico (motor-caixa de cambios) pasa desapercibido; a unha moi baixo nivel de ruído engádeselle a imperceptibilidade no cambio de marchas (nin saltos nin vibracións).

Porén, cando afundimos o pé dereito no acelerador, un intre despois xa estaremos circulando nunha marcha moito máis curta e gañando velocidade dun xeito impresionante. O doce son transfórmase nun ronquido moi deportivo que nos suxire un sorriso.

Asemade, puidemos apreciar -mesmo coa estrada mollada- que o comportamento deste modelo é moi neutro e o nivel de adherencia á estrada, alto. Con todo, hai que ter tino pois o Skoda Fabia RS é unha auténtica *bala*, e as limitacións de velocidade poden ser superadas de maneira doada... o que pode supor consecuencias nefastas.

Abofé que dende SPRINT MOTOR sempre defendemos o sentido común á hora de conducir os nosos vehículos.

Así, se facemos un aproveitamento axeitado, o Fabia RS pode converterse nun dos vehículos que máis seguridade activa achega dentro do mercado, xa que é quen de facer adiantamentos fulgurantes e freadas inmediatas.

De falarmos de seguridade pasiva, este coche tamén se atopa nun nivel superior, obtendo catro estrelas nas probas que realiza a Euro NCAP.

O Skoda Fabia está tan ben deseñado a nivel de chasis (dirección, freos, reparto de pesos…) que case sen querelo poderemos circular a un ritmo insultante para moitos vehículos cos que compartimos a estrada, e con total sensación de seguridade.

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

## >> Conclusións

De certo, non sei se me sorprendeu máis o nivel de eficacia acadado ou o a sinxeleza coa que se pode conducir rápido neste vehículo. Tal nivel de potencia está sempre controlado por axudas electrónicas, en especial polo control de tracción XDS, de acción inmediata e que trata de emular a un diferencial autoblocante.

Por menos de 20.000 euros poderemos ter no garaxe un Skoda Fabia RS, cunha relación prezo/prestacións/seguridade incomparables e coa garantía de realización do Grupo VAG.

Moitos xa estarán pensando en adquirir un Fabia RS para poder levar os nenos ao colexio e despois ter un potente deportivo para gozar con seguridade e economía.

## ficha técnica

**Motor:** 1.4 RS
**Cilindrada:** 1.390 cc
**Estrutura:** 4 cilindros en liña
**Inxección:** electrónica directa
**Potencia máxima en cv / rpm:** 180 / 6.200
**Par motor en Nm CEE / rpm:** 250 / 2.000 - 4.500
**Tracción:** dianteira
**Caixa de velocidades:** DSG (automático)
**Número de velocidades:** 7
**Freos dianteiros / traseiros:** discos ventilados / discos macizos
**Lonxitude total:** 4.029 mm
**Número de prazas:** 5
**Volume maleteiro (litros):** 315
**Combustible:** gasolina 95 octanos (recomendada 98)
**Capacidade do depósito:** 45 litros

AD Grupo Regueira

C/ VIA EDISON, 54 - POL. DEL TAMBRE
15890 SANTIAGO (A CORUÑA)
Telf.: 981 578 066 - Fax: 981 563 090

www.adgruporegueira.es
comercial@regueira.com

## Novo Audi A6

# Sinfonía de aluminio e aceiro

COMEZAREMOS DESCRIBINDO A CARROZARÍA. AUDI ESCOLLEU ALUMINIO E ACEIRO DE ALTA TECNOLOXÍA PARA CONFIGURAR DE MANEIRA LIXEIRA E RESISTENTE A ARMAZÓN DO SEU VEHÍCULO. AS MEDIDAS DESTE A6 SON DE: 4,92 M DE LONXITUDE, 2,91 M DE BATALLA E 530 L DE CAPACIDADE NO MALETEIRO.

■ BRAIS GARCÍA | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Cómpre salientar o deseño -deportivo e elegante- grazas a detalles como os faros de xenon plus, as luces traseiras LED e o *adaptative light*, entre outros elementos.

Ao entrarmos no interior deste A6, percibiremos axiña a amplitude e o luxo, sinónimos do habitáculo. A decoración inscríbese baixo o efecto do *wrap-around,* unha sorte de soño que nos envolve para deterse con mestría no cadro de instrumentos, nos materiais empregados (contrachapado en técnica de madeira laminada), na posibilidade de achegar ventilación e masaxe aos asentos dianteiros, na iluminación ambiental...

Existe a opción de contar co mecanismo MMI navigation plus con MMI *touch* e pantalla de 8 polgadas

Audi non esquece a importancia do equipamento, para isto dota ao A6 de: climatizador automático de dúas zonas, sistema de manexo MMI radio perfeccionado, botón de arrinque e parada do motor, volante multifuncional, dúas pantallas, *head-up display*, etc. Asemade, existe a opción de contar co mecanismo MMI navigation plus con MMI *touch* e pantalla de 8 polgadas. Se isto fose pouco, a nova edición do A6 contará con: servizos *on-line* de Google e Bang & Olufsen Advanced Sound System, dispositivos de seguridade e asistencia (Audi Pre Sense, Adaptative Cruise Control con función Stop & Go, Audi Active Lane Assist, Audi Side Assist, asistente de visión nocturna con marcación de peóns detectados...).

A carrozaría do A6 está composta de aluminio e aceiro de alta tecnoloxía

## Propulsores

É a quenda de informar sobre os motores. O A6 traerá consigo a posibilidade de escoller entre cinco motores (dous gasolina e tres TDI) que irán desde os 177 aos 300 cabalos. Subliñamos o propulsor 2.0 TDI -con 177 cv e unhas emisións de $CO_2$ de 129 g/km- que dará paso ao A6 hybrid, un motor eléctrico 2.0 TFSI con 245 cv. En canto á transmisión de forza, segundo a motorización o cambio será: manual de 6 velocidades, multitronic de variación continua ou o deportivo S tronic. O mesmo acontece coa transmisión da forza dos motores ás rodas, segundo a motorización será: catro cilindros con tracción dianteira, V6 de serie ou opcional con tracción quattro. Para rematar, informar que o A6 contará cun complexo tren de rodaxe fabricado en aluminio con: dirección asistida electromecánica, ESP con bloqueo transversal electrónico, distribución selectiva do par con tracción quattro, dispositivo Audi Drive Select de serie, suspensión pneumática Adaptative Air Suspension, etc.

# Xevi Pons e Álex Haro celebraron o seu campionato en Galicia

■ REDACCIÓN

Os Campións do Mundo de Ralis S-WRC co Nupel Global Racing, Xevi Pons e Alex Haro, acompañados de todo o equipo visitaron as instalacións de Estrella Galicia para agradecer o patrocinio de River Estrella Galicia ao longo de toda a tempada, facer balance do triunfo conseguido e presentar o coche co que correrán o vindeiro ano.

Luís Moya, director deportivo do Nupel Global Racing, quixo destacar o compromiso dos Campións do Mundo co equipo, o seu esforzo e o seu talento que lles levaron a alcanzar unha meta na que poucos crían ao principio da tempada. Tamén destacou o gran traballo do resto dos pilotos do equipo como Adrián Díaz, Marta Suria, Marcelo Conchado ou Juan Dorribo, todos eles presentes na rolda de prensa. E augurou novos éxitos en 2011 porque cre que o equipo conta coas mellores armas para conseguilos.

Pola súa banda, Xevi Pons e Álex Haro fixeron balance dalgunhas das anécdotas e dos momentos máis difíciles vividos ao longo da competición e trasladaron a súa satisfacción pola vitoria a todos os que a fixeron posible co seu traballo.

No seu discurso, Ignacio Rivera, Director Xeral de Hijos de Rivera, felicitou a todo o equipo polos grandes resultados obtidos, manifestou o apoio futuro da empresa ao Nupel Global Racing a través da cervexa sen alcol Estrella Galicia 0,0 e quixo agradecer o detalle dos pilotos de vir ofrecer o triunfo a súa empresa. Ademais, declarouse como un gran afeccionado ao mundo dos ralis, dos que, segundo as súas palabras, "gocei intensamente de cada carreira durante toda a tempada".

Jorge Dorribo, Xerente de Laboratorios Nupel, aproveitou a oportunidade para agradecer o apoio de todos os que confiaron no proxecto.

Tras as intervencións, os pilotos descubriron o coche co que correrán a vindeira tempada, un Ford Fiesta Súper 2000 en cor prata cunha imaxe esectacular.

## Malia a todo e grazas a tod@s

# Éxito do Rali Botafumeiro

No ano 2006, logo de 23 anos formando parte moi activa da Escudaría Compostela, tomei a decisión de rebaixar a intensidade de dedicación ao club que -xunto con outras e outros amigos do motor- fundamos no ano 1983. Tiña a sensación de ter "as pilas descargadas", así: o vivido neses anos, o compartido con moitas e moitos amigos, as múltiples actividades que conseguimos sacar adiante, xa formarían para sempre parte da miña vida. E como non, da miña familia, á que tamén lle tocou compartir e sufrir a intensidade coa que afrontabamos cada edición do Rali ou calquera outra actividade que tratabamos de pór en marcha.

ESCUDERIA COMPOSTELA

■ CESAR RAÑA | TEXTO

Emporiso, o pasado ano, un grupo de persoas moi implicadas co club asumían a responsabilidade de coller as rendas da Escudaría. Deste xeito, Manolo Ramos pasaría a ser o presidente, repetindo o cargo, pois xa o fora nos comezos dos noventa. Para min deixar a presidencia foi algo semellante á confirmación oficial do remate do meu ciclo.

A Escudaría Compostela leva xa tres ou catro anos tendo unha actividade moi intensa, organizando tres ou catro probas ao ano e colaborando en máis de sete eventos ao longo da tempada. Este feito venme a confirmar: por unha banda, "que o automobilismo engancha" e por outra, que Santiago terá Escudaría Compostela por moitos anos.

Asemade, pódovos asegurar que sacar adiante as edicións do Rali Botafumeiro -nas que dun xeito ou outro estiven directa e intensamente implicado- non foi doado. Problemas económicos serios (eu diría que moi serios), achegas económicas das persoas que neses intres tiñamos unha parcela de responsabilidade no club, empréstitos persoais para facerlle fronte aos gastos de varias edicións do rali, e un longo etc, que podería citar pero que non viría ao caso... *O feito, feito está*. Só me queda agardar que os que arestora asumen a máxima responsabilidade do club, non caian nos mesmos erros que outros caemos. Analizarmos o que nos levou a situacións tan delicadas non é doado, iso si, sempre hai un punto en común: *a paixón nubrounos a razón*.

Compostela, polo que din moitas e moitos dirixentes de club deportivos (cos que ao longo de vintecinco anos tiven a fortuna de compartir o deporte compostelán), é unha cidade complexa para o mundo do deporte. De certo, pode que comparta esa reflexión, mais eu afondaría en tratar de coñecer o porqué. A miña conclusión é a suma de varias circunstancias. Baixo a miña opinión, coido que no noso concello non se aposta polo deporte (agora estamos en crise, pero noutros ciclos económicos tampouco se facía). Estamos perante unha realidade: non se aposta con firmeza por algo que se materializa con orzamentos -e refírome ao deporte en xeral- se teño que opinar no que automobilismo en particular se refire, case mellor non expoñer o que penso, sinto ou opino.

Para evitar malas interpretacións, deixar claro que o dito no parágrafo anterior é unha opinión persoal de César Raña (de ninguén máis), e non me refiro a ningún grupo político en particular. Cómpre aclarar que dende o ano 83, foron moitas as persoas de distinto sino político que asumiron a responsabilidade de administrar a nosa cidade. As promesas dos políticos foron -ao longo destes anos- moitas, pero a min quédame a espiña de non termos cumpridas dúas concretas. O devecido, demandado, anunciado, prometido -e até comunicado e publicado na prensa- proxecto de construción dun circuíto de velocidade, pequeno e versátil. O devandito circuíto permitiría a celebración de probas de *kárting*, motociclismo e outras disciplinas automobilísticas, á parte da posibilidade de dotar ao sector profesional do automóbil da nosa cidade dun espazo para probar vehículos, facer xornadas de presentación dos mesmos... Outro punto a prol deste *inexistente* circuíto sería prover aos clubs do eido do motor compostelán dun centro de operacións co fin de incrementar as masas sociais ou desenvolver actividades deportivas propias dos nosos deportes.

Ao longo de moitas reunións de clubs deportivos da cidade, diversos directivos teñen demandado a construción de novas instalacións, pois as que tiña a cidade e/ou o club xa non abondaban para desenvolver os seus deportes. Respondendo a isto -eu como representante de Escudaría Compostela- engadía: "pois si vos pedides máis instalacións, os deportes do motor **pedi-**

APV MOTOR
Avda. Isaac Peral, 4
Pol. Ind. Tambre
Tel.: 981 53 40 57
SANTIAGO
DE COMPOSTELA
alfaromeo@apv.es

**mos unha e agardamos que algún día nos toque"**. En máis dunha ocasión transcendeu de xeito oficial que o circuíto xa era unha realidade, "que xa contaban con inversores privados", até o día de hoxe aínda non existe tal proxecto.

Outra cousa que nunca fun quen de comprender é a posibilidade de levar adiante un campo de fútbol, unha piscina, un pavillón deportivo... todo con cartos públicos e, no caso dos circuítos... ten que ser con investimento privado, non o entendo. Agardemos que dende esta nova etapa (máis como espectador e colaborador da Escudaría) poida un día ver que Santiago conta cun circuíto e, o máis importante, que se leve a cabo a combinación perfecta entre a actividade deportiva e a empresarial, para garantir o seu futuro. Teremos a sorte de que os políticos rematen por entendelo deste xeito?.

E falando de promesas sen cumprir, outra delas foi a dun candidato á alcaldía da cidade que se comprometeu a fomentar os recursos para o deporte, a dobrar o importe das subvencións aos ditos clubs deportivos. Abofé que non se cumpriu (polo menos no tempo que eu estiven en postos de responsabilidade na Escudaría Compostela), lembrar este feito contribuíu a que esta persoa non fose das máis queridas no concello.

Di o título deste artigo: ***Éxito do Rali Botafumeiro, malia a todo e grazas a tod@s.*** E si... malia a todo, foi un éxito para as persoas que xa levan varias edicións asumindo a responsabilidade de sacar o Rali adiante, pois grazas ao seu magnífico e sacrificado traballo fixeron da edición número 22 un verdadeiro éxito.

E malia o tempo... que unha cousa e que chova -algo habitual no Rali Botafumeiro- e outra que todas as treboadas de novembro cheguen na fin de semana do rali. Tamén malia os escasos recursos públicos que as administracións achegaban á proba (Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña, Concello de Santiago e concellos polos que discorre a proba). E malia a que a crise que estamos a sufrir afecte, algunhas empresas do sector da automoción quixeron axudar a esta edición do Rali, así é preciso agradecer aos oito concesionarios compostelans (de máis de trinta que temos en Santiago) que brindaron o seu apoio, moitas grazas a: Grupo Brea (con Seat, Audi, VW, Fiat e Škoda), M. Caeiro (con Renault e Dacia) e Gonzacar (con Ford). Grazas tamén aos milleiros de seareiros que, co seu donativo de cinco euros, contribuíron a evitar un déficit maior para o club e puideron gozar de preto da espectacularidade do automobilismo. Mesmo cunha escasa resposta obtida pola iniciativa de enviar máis de duascentas cartas a políticos (concelleiros de Santiago, deputados do Parlamento, conselleiros e outros altos cargos da Xunta), empresarios, comerciantes, industriais, persoeiros da cidade... na que pedían a colaboración destes mediante a achega dun donativo á chamada *Fila Cero*. Poderiamos dicir que case se trataba dunha acción de mendicidade para tentar salvar o Rali e o futuro da Escudaría. A xeito de dato, sinalar que a partir de vintecinco euros podían colaborar. Como curiosidade -segundo me comentaron na Escudaría- tan só un conselleiro da Xunta (Hernández) contactou co club, amais deste o grupo popular do concello fixo tamén un donativo. Pois como dicía, malia a todo e grazas a todas e todos: o Rali Botafumeiro foi un éxito. É necesario subliñar que as persoas que manexan os mandos da Escudaría están a amosar sobre todo unha cousa: que o club precisaba de sangue novo, que o relevo era preciso para coller novos pulos. Se me permitides unha frase algo paternalista: a Escudaría Compostela está en moi boas mans.

Para pór punto e final, desexar que os éxitos deportivos continúen a acompañarvos nos vindeiros (polo menos) cen anos, para os que estades e para os que veñan. Grazas a todas e todos, con vós Santiago poderá seguir gozando do automobilismo.

Dakar 2011

# Un novo reto para os Touareg

A conta atrás comezou. Pasaxes extremas no deserto de Atacama, altura de vertixe nos Ándes e treitos rápidos de máxima dificultade son algúns dos aliciente que empuxan aos pilotos e copilotos de Volkswagen Motorsport a afrontar un novo reto, o máis exixente de todos, o Dakar.

■ FERNANDO CUADRADO | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

A manobrabilidade deste vehículo que xera 310 CV é un dos seus puntos fortes

A falta de poucos días para o pistoletazo de saída dunha nova edición da proba máis dura do mundo en competicións de motor, o equipo Volkswagen concéntrase cun mesmo obxectivo, alcanzar a terceira vitoria consecutiva nesta mítica proba, na que Volkswagen, até a data, foi o único fabricante que se adxudicou esta carreira con tecnoloxía diésel. Do 1 ao 16 de xaneiro, na terceira edición do Dakar en Arxentina e Chile, o reto do equipo Volkswagen será dar continuidade aos éxitos de 2009 e 2010, superar aos seus duros rivais e completar con éxito as duras etapas especiais.

A rexión máis árida do planeta é o centro neurálxico do rali: o deserto de Atacama. No 2011, seis das 14 especiais disputaranse nesta zona. Ademais das altas dunas con area fina, outro dos retos importantes son as dúas travesías dos Ándes a alturas de até 4.700 metros e as etapas rápidas que combinan grava e solo duro.

"As dúas vitorias logradas foron os maiores éxitos de Volkswagen no mundo do motor, pero isto non fai máis doado o obxectivo. Os nosos rivais darano todo por baternos e espérannos 14 días moi duros", explica o Director de Volkswagen Motorsport Kris Nissen. "Dedicámonos a optimizar sistematicamente o Race Touareg; unha base totalmente probada. Mecánicos, enxeñeiros, copilotos e pilotos estiveron traballando en moitos aspectos para estar mellor preparados que nunca".

## Catro novos Race Touareg

Para lograr o hat-trick, Volkswagen confía na terceira xeración do Race Touareg. Os prototipos dakarianos de 310 CV serán pilotados por parellas dunha experiencia contrastada. Carlos Sainz e Lucas Cruz, que gañaron as catro probas que disputaron xuntos, defenden o título. Os vencedores do Dakar 2009, Giniel de Villiers e Dirk von Zitzewitz, serán tamén duros rivais dentro do mesmo equipo xunto a Nasser Ao-Attiyah e Timo Gottschalk, que foron segundos o ano pasado por unha escasa marxe, e Mark Miller e Ralph Pitchford, que ocuparon idéntico lugar en 2009.

O interior está deseñado para facilitar a navegación ao equipo

## Alta tecnoloxía "made in Wolfsburg"

Lembrando que unha das principais virtudes é o valor de seguir camiños explorados de forma totalmente innovadora, o Race Touareg 3, desenvolvido para o Dakar 2011, é unha evolución e tamén unha revolución. Este é o camiño escollido polos enxeñeiros para evolucionar do RT2 ao RT3. Os obxectivos de quen crearon o vehículo que venceu en 2009 e 2010 son tres: un sistema de refrixeración máis eficiente, máis potencia a gran altura e a mellora da manobrabilidade deste vehículo que xera 310 CV. Entre o inicio do deseño da terceira xeración do Race Touareg, a mediados de abril, e a súa estrea competitiva con vitoria de Carlos Sainz e Lucas Cruz no Rali Ruta da Seda en Rusia a metade de setembro, pasaron 150 días. Un programa de traballo perfectamente definido que, ademais do deseño, incluía a carrozaría do primeiro prototipo e numerosas probas e controis de calidade ademais de percorrer en tests o dobre da distancia do Dakar.

"Co Race Touareg 3, pretendemos aunar novos desenvolvementos cos nosos puntos fortes dos últimos anos", explica Eduard Weidl, Project Manager do Dakar en Volkswagen Motorsport. "Non existe outra disciplina nos deportes do motor na que a resistencia e fiabilidade conten tanto como no Dakar. En vista disto, cada pequena decisión tomouse pensando no desenvolvemento posterior do vehículo, sopesando todas as opcións. Estou convencido de que logramos que o vehículo máis potente e fiable do mundo dos raids sexa mellor en 2011".

A edición do 2011 atravesará os Ándes en dúas ocasións entre Arxentina e Chile. A altura máis elevada pola que pasarán os catro Race Touareg 3 é o paso de San Francisco, entre Chile e Arxentina, que está a 4.726 metros sobre o nivel do mar.

Os campións galegos de ralis e montaña

# Xusta recompensa

Levaban tempo detrás dun galardón a nivel autonómico, que se resistía ben. Dabondo coñecidos e cunha traxectoria ben labrada, tanto un coma outro agardaban a devandita honra. O 2010 recompensounos nunha tempada que ámbolos dous dominaron xustamente. Saibamos algo máis de Alberto Meira (vencedor en ralis) e Cristóbal Serantes (o mellor nas subidas de montaña).

■ UNHA REPORTAXE DE MIGUEL CUMBRAOS ■ M.C./SPRINT MOTOR | FOTOS

## Alberto Meira: Cuestión de tenacidade

O galego de ralis honrou merecidamente a Alberto Meira e Álvaro Bañobre

**Sprint Motor:** Chega tarde este título?

**Alberto Meira:** Eu creo que non. Acadar un campionato é un conxunto de cousas: un bo equipo, o coche axeitado, a experiencia. A suma delas leva ó obxectivo, e máis en Galicia, que non ten un certame calquera. Coido que é o de máis nivel, onde sempre houbo pilotos de renome loitando pola vitoria final.

**S.M. :** Máis non se pode pedir: campión galego, título en grupo N, primeiro na opción Pirelli... Non si?

**A.M. :** A verdade é que si. Fomos quen de conseguir os tres obxectivos fixados a comezos de ano.

**S.M. :** Pode sorprender que o título fose cun coche de grupo N fronte a grupos X ou A, máis habituais do primeiro chanzo do podio?

**A.M. :** Quizais. Sabiamos que era difícil. Antes de comezar o proxecto, o noso adestrador -Roberto Méndez- a quen lle estou moi agradecido, fíxonos saber esa complexidade visto o alto nivel de coches que compiten na nosa autonomía. Méndez tamén tiña claro que os do grupo N actuais son moi bos, sobre todo polo apartado de electrónica e diferenciais. A maiores, o aumento de 32 a 33 mm na brida dáballe máis prestacións, tendo claro pola nosa parte que nas zonas rápidas non podiamos dubidar para acadar os tempos necesarios. Ao final todo saíu ben e vencemos.

**S.M. :** Que custou en euros estes tres galardóns do 2010. Tivo a repercusión axeitada?

**A.M. :** No apartado de repercusión, estou moi satisfeito; pois xa se notou dende os primeiros resultados. Vai en aumento a atención que lle dan os medios ao automobilismo, aínda que lle falta un pouquiño máis... estamos perante un dos deportes maioritarios de Galicia malia a que non teña as axudas institucionais que se merece. O custo da nosa tempada estivo entre 60 e 70.000 euros.

**S.M. :** Sobran ou faltan cousas no galego de ralis segundo o campión?

**A.M. :** Faltar sempre faltan cousas, sempre hai que mellorar pequenos detalles, malia a ser o mellor campionato autonómico de España. Por exemplo o tema de seguridade -que coido que é bastante boa- penso que non hai que baixar a garda ante certos flocos e evitar deste xeito problemas posteriores. Sobrar, acho que non sobra nada.

# Cristóbal Serantes: rendibilizar as vitorias

Serantes acadou o seu primeiro título galego despois de tres subcampionatos

**Sprint Motor:** Valoración máis que positiva do 2010, non si?

**Cristóbal Serantes:** Por suposto. Un ano case perfecto, con vitorias en todas as probas nas que participamos agás unha, o que nos deu o primeiro título.

**S.M. :** Por que se resistía tanto este galardón?

**C.S. :** Algunhas veces por mala sorte, outras por non rodar ao cento por cento nalgunhas probas e ir confiado. Sempre tivemos pequenos atrancos que nos impedían acadar este mérito.

**S.M. :** O triunfo na subida á Estrada foi o máis importante do 2010?

**C.S. :** A Estrada foi importante por vencer a un gran piloto como é Andrés Vilariño, moi rápido e experimentado. Emporiso, tamén o triunfo de Pontevedra foi significativo, pois era unha subida que se nos resistía, non a tiña aínda no meu palmarés.

**S.M. :** Serantes competiu en sete subidas e gañou seis. A que se debeu este dominio?

**C.S. :** Tiñamos ben planificado o ano. Sabiamos que para poder completar todo o noso calendario habería que sumar a achega dos *sponsors* e os premios de cada subida, polo cal vencer era determinante. Gañar cada subida significaba poder competir na vindeira.

**S.M. :** Xusto na metade da tempada un problema económico estivo a piques de deixarte fóra. Que pasou?

**C.S. :** Estabamos totalmente indecisos pois contabamos cun orzamento moi axustado. Un exemplo foi que só mercamos dous xogos de rodas para as sete probas que disputamos, cando neste coche -cada dúas carreiras- débense montar gomas novas. O esforzo dos nosos patrocinadores permitiunos rematar o ano e acadar o título.

**S.M. :** Prefire Serantes os monoprazas ou gustaríalle pasarse ós CM?

**C.S. :** Gústanme máis os Fórmulas, aínda que saian máis caros para competir que os CMs.

## A tempada 2010: man firme

Agás en Santiago -onde non participou por dar prioridade ao rali Comunidade de Madrid- unha semana despois, Alberto Meira estivo na chegada dos oito ralis celebrados no campionato galego. Venceu con man firme en: Ulloa, Lalín, Narón e Baixa Limia; rematando cuarto en Noia e Lugo, así como quinto no Sur do Condado. Todas estas posición déronlle unha triple coroa: título absoluto, vencedor do grupo N e mellor clasificado na opción Pirelli. Noutro eido, a súa mini tempada no nacional, saldouse cun extraordinario segundo posto en Vigo e un sexto en Madrid, non rematando as citas de Ourense e Ferrol por razóns mecánicas.

Ausente nas subidas de Touro, Lugo, Castro de Beiro, Cortegada e Silleda, Serantes só cedeu un segundo posto na Saleta, liderando todas as costas onde participou, é dicir: Xunqueira de Ambía, A Estrada, Chantada, Pontevedra, Vigo e Poio. Obtivo -deste xeito- a coroa absoluta, á par que foi o mellor na categoría onde se inclúe o seu monopraza, a EH.

## Os coches: mundos ben distintos

O EVO X levouse tres galardóns no presente ano

**Para Meira, do Mitsubishi Lancer EVO X:** "As cousas negativas do coche son o peso (sobre todo cando se corre con especificacións FIA de grupo N), así como a potencia (limitada pola brida de 33 milímetros). Como aspecto positivo salientaría o paso por curva -moi mellorado en relación con modelos anteriores-, o reparto de pesos e a capacidade de freada."

**Para Serantes, o Ralt RT 34:** "Ten un gasto elevado a nivel de mantemento, pero se non dá fallos é moi fiable. É un monopraza que está a gusto en estradas amplas, mentres que en percorridos estreitos (sexan rápidos ou lentos) é máis difícil de levar."

O Ralt RT 34 venceu seis subidas este ano

## Plans 2011: frontes diversas

Orientacións ben diversas van tomar os nosos campións no vindeiro ano. Obxectivos dispares, que están condicionados por ese elemento tan determinante no automobilismo que é o diñeiro.

Así, Meira busca o respaldo dos seus patrocinadores (e outros novos) para volver ao nacional e facer un programa consistente. A idea é dispor dun S2000 -aínda que non se descarta outro tipo de vehículo, como un grupo N con novas especificacións- en función sempre dos presupostos que se poidan acadar. Pola súa banda, Serantes xa ten desmontado o Ralt, que lucirá nova carrozaría e a correcta revisión do preparador valenciano José Vicente Arnau para tentar revalidar o título da nosa autonomía.

## Os rivais: campións tamén

Nos ralis galegos de 2010 o piloto que loitou con Meira polo título foi o ex campión galego Martínez Barreiro. Alternou o 306 co Escort WRC, conseguindo como mellor renda a primeira praza no Sur do Condado. Outros pilotos de éxito este ano foron os Senra -co pai vencendo en Noia e o fillo en Santiago- mentres que en Lugo

a primeira praza correspondeu ao local Sergio Vallejo.

A loita nas costas galegas foi cousa de Serantes e Benito Varela, campión no 2009. Varela foi o máis rápido nas citas de Castro de Beiro e A Saleta, aos mandos do seu Dicode. As restantes vitorias repartíronas: Iglesias (Touro), Íñigo Martínez (Lugo), Toño Varela (Cortegada) e Víctor Senra (Silleda).

## En catro datos

**Alberto Meira Fernández**. 33 anos. Profesión: comercial. Nado en Vincios (Gondomar, Pontevedra). Debut en competición: rali Botafumeiro, ano 2000. Amais do campionato absoluto 2010 e do Trofeo Pirelli desta mesma tempada, foi subcampión galego unha vez, tres veces campión autonómico de grupo N e vencedor dunha edición da extinta Copa Renault Clio Galicia.

**Cristóbal Serantes García**. 30 anos. Profesión: propietario dunha tenda de recambios. Natural de Ribadumia (Pontevedra). Iníciase na competición no ano 1985, dentro do campionato de Galicia de *karting*. No apartado

dos ralis ten disputados probas soltas como copiloto de Jaime Castro. Na súa especialidade principal, a montaña, a este título do 2010 hai que engadirlle tres subcampionatos absolutos na nosa autonomía.

LA BELLEZA ENTRA EN TUS PLANES
Ahora, sumamos al plan Lancia-E el PLAN RE-MÓVETE*:
HASTA 1.200 € DE AHORRO EXTRA en la compra de tu nuevo Lancia.
NOYASTAR
Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3.
SANTIAGO DE COMPOSTELA.
Tel.: 981 57 77 78
LANCIA
www.lancia.es

Iván Raña e Marco Rivera colaboraron altruistamente

# Éxito da iniciativa de COGAMI no Rali Botafumeiro

***Santiago de Compostela acolleu a oitava proba do campionato de Galicia de Ralis, o popular Rali Botafumeiro, que se disputou baixo unhas adversas condicións climatolóxicas.***

No marco desta proba a Confederación Galega de Persoas con Discapacidade, **COGAMI**, desenvolveu unha curiosa iniciativa, para a cal contou coa axuda desinteresada de dous deportistas de elite. Por unha banda o galego de Ordes **Iván Raña**, coñecido polos seus múltiples éxitos no mundo do tríatlon, e por outra o mallorquino **Marco Rivera**, varias veces campión de España de natación en categorías diversas, que curiosamente se iniciaba no mundo da competición automobilística.

Raña, copilotado polo seu irmán **José Manuel**, volvía competir no rali santiagués, onde xa participara en diversas ocasións, ao volante de coches tan dispares como o Clio ou o Mitsubishi Lancer. Para esta ocasión o coruñés dispuxo dun EVO IX. Concluíndo sétimo na xeral e terceiro de grupo N.

Pola súa banda Rivera, con **Antonio Raña** nas notas, recorreu ao xa citado Clio Sport, co que foi capaz de chegar ao parque pechado final clasificado no posto trinta e un, segundo á súa vez da clase N3.

A preparación e asistencia de ambos os vehículos foi cousa do coñecido equipo berciano **RMC**, oficiando de xefe de equipo **Luís Penido**, o piloto santiagués que cultivou diversos títulos galegos na modalidade de ralis e montaña. Penido valorou positivamente esta iniciativa: "Creo que foi un completo éxito, por razóns diversas. Por unha banda pola disposición de Raña e Rivera nesta actividade, que buscaba a promoción de COGAMI, o que se conseguiu plenamente. E por outra, grazas ao resultado deportivo, considerando xa un éxito concluír o rali cunhas condicións climatolóxicas tan duras. Teño que subliñar que os premios en metálico obtidos polos dous pilotos foron doados para esta ONG".

HYUNDAI
Compromiso Hyundai 2010
Si no te convencemos, nos lo devuelves. Con toda confianza.
Gama i30 desde 11.555€ con Aire Acondicionado
www.hyundai.es
Tu confianza, nuestro compromiso
5 AÑOS
IFER Pg. Costa Vella – Santiago de Compostela - 981 897 546/7 · Avda de Finisterre, 273 – Pg de la Grela (A Coruña) - 981 145 845 · Rotonda de Catabois, nº 642 (A Coruña) - 981 370 524 · ventas.ier@redhyundai.com – www.autosfernandez.com