



Superb Combi
Aínda máis práctico

Novo SsangYong Korando



Un auténtico peregrino



POSITIVE POWER
C4=0g.CO₂*

www.citroen.es



NUEVO CITROËN C4

*TECNOLOGÍA MICRO-HÍBRIDA e-HDi.
CERO EMISIONES EN CADA PARADA.

MOTOR e-HDi | STOP&START | eTOUCH | ASIENTOS DELANTEROS CON REGULACIÓN LUMBAR ELÉCTRICA Y FUNCIÓN DE MASAJE | SISTEMA DE VIGILANCIA DE ÁNGULO MUERTO | LIMITADOR/REGULADOR DE VELOCIDAD PROGRAMABLE | REDUCCIÓN DE HASTA UN 15% DE LOS CONSUMOS DE COMBUSTIBLE | CAJA MANUAL PILOTADA DE 6 VELOCIDADES CON MARCHAS OPTIMIZADAS | SISTEMA DE RECUPERACIÓN DE ENERGÍA EN FASE DE DECELERACIÓN.



CITROËN profire TOTAL
CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): NUEVO C4: 4,2-6,4/109-148

noyamóvil

SANTIAGO: Vía Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre, 981 577 777 / MILLADOIRO-TEO: C/ta. Santiago-Vigo, km. 4, 981 525 648. www.gruponoya.com

NUESTROS PEQUEÑOS GRANDES MODELOS,
MÁS ACCESIBLES QUE NUNCA



KIA RIO
desde 8.900€

KIA PICANTO
desde 7.300€

7 años KIA
SÓLO KIA TE DA 7 AÑOS DE GARANTÍA DE FÁBRICA EN TODOS SUS MODELOS.
Consumo (l/100 km): 4,5-5,9. Emisiones de CO₂ (gr/km): 114-139.

¡Hazlo también en Kia en [Facebook.com/kiamotorsiberia](https://www.facebook.com/kiamotorsiberia)

AUTOMOVILES J. y M. FERNÁNDEZ, S.L.
Avda. Rosalía de Castro, 67
15895 Milladoiro
(Santiago de Compostela)
Tel.: 981 524 966
981 522 498

Abierto sábados por la mañana.

IX Edición Premios




Para participar na

IX Edición dos Premios Sprint Motor

hai que cubrir o boletín e enviálo 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

Para participar na IX Edición dos Premios *Sprint Motor* hai que cubrir o boletín e enviálo 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 apaixonante 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. Concurrir é moi sinxelo só hai que cubrir o boletín e enviálo 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.

IX Edición Premios



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)

**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 ALFREDO VILA »
CITROËN ESPAÑA



TERREMOTO » 8
ENTREGOU 20 PIAGGIO X7 300



10 NOVO SSANGYONG KORANDO »
UN AUTÉNTICO PEREGRINO



VOLKSWAGEN PASSAT » 17
O NOVO SONO AMERICANO



SUPER COMBI » 13
AÍNDA MÁIS PRÁCTICO



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

SECCIÓNS

INFORME	4
MERCADO	6
NOVAS	7, 8, 9 e 17
RÁFAGAS	16
WRC	18
CLÁSICOS	19
REPORTAXE	21 a 23

FIABILIDAD
EXCLUSIVIDAD
ECONOMÍA
PRESTACIONES

= LEXUS IS 220d

DISFRUTA SOLO ESTE MES DE 5 UNIDADES A
29.900€*

Oferta válida hasta fin de existencias

5 años de garantía
www.mundolexus.com/lacoruna

BROEGAN AUTOLUX (Abierto sábados mañana y tarde).

Avda. Finisterre, 331 | Ctra. Camposancos, 141 | Ctra de La Coruña 36-38
15008 La Coruña | Nave 3 - 36123 Vigo | 27003 Lugo
Tel. 981 160 444 | Tel. 986 203 320 | Tel. 982 264 246



*Modelo ofertado LEXUS IS 220d Premium

O mercado galego baixa un 12,7 por cento

2010: Caída histórica de vendas en Galicia

As matriculacións soben un 3,1 por cento en España

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Os peores agoiros confirmáronse ao remate de 2010. As vendas de coches baixaron o pasado ano en Galicia e subiron un chisco en España. Máis polo miúdo, o mercado galego descendeu un 12,7 por cento, mentres que o español recuperou un 3,1 por cento respecto á caída de 2009. Galicia foi a quinta comunidade autónoma máis prexudicada o ano pasado.

Os concesionarios galegos seguiron a padecer en 2010 os efectos da crise. Neste ano que vén de rematar, matriculáronse un total de 50.253 vehículos, case un trece por cento menos ca no exercicio anterior. Nin tan sequera as axudas

de 2.000 euros do *Plan Re-Móvete* en decembro abondaron para reactiva-lo mercado galego. De feito, as vendas caeron un 22,4 por cento o mes pasado en Galicia. As catro provincias sufriron diminucións de dous díxitos en 2010. Desde un punto de vista porcentual, a de Lugo foi a máis prexudicada. Os establecementos lugueses matricularon un 17,5 por cento menos respecto a 2009. A caída na Coruña foi do 13,1%; en Ourense, dun 11,2% e en Pontevedra, dun 10,7%. En números absolutos: na Coruña vendéronse 22.225 coches; en Pontevedra, 16.009; en Lugo, 6.023 e en Ourense, 5.996.

O mercado español tampouco viviu un 2010

para botar foguetes. Despois da histórica baixada de matriculacións en 2009, os concesionarios españois conseguiron recuperar no exercicio pasado parte do perdido un ano antes: en concreto, un 3,1%. No conxunto de España, vendéronse 982.015 vehículos nos últimos doce meses. Emporiso, só seis comunidades autónomas presentaron cifras positivas ao remate de 2010. A máis beneficiada foi Madrid, onde o sector subiu un 21 por cento. As Illes Balears avanzaron un 16 por cento e as Canarias, un 12. No lado negativo é de salientar a caída dun 22 por cento de Asturias. Navarra descendía un 16 por cento e Ceuta e Melilla, un 15.

Diferenzas

O pasado exercicio estivo marcado de xeito claro por dous períodos ben diferenciados. O primeiro semestre do ano -coa vixencia dos incentivos do Plan 2000E- os niveis de matriculacións resultaron aceptables. Porén, a raíz da desaparición das axudas en xullo, o segundo semestre rexistrou importantes taxas de descensos. As patronais *Anfac* e *Ganvam* din que "a mellora da demanda por parte das empresas que alugan coches axudou a que 2010 rematase cun saldo positivo".

En todo caso, 2010 supón o segundo ano seguido cuns volumes por debaixo do millón de unidades. Desde *Anfac* e *Ganvam* subliñan que esta situación se produce nun dos mellores intres para cambiar de coche. Aseguran que "o prezo medio dos vehículos está por debaixo de xaneiro de 2009 e o esforzo económico para mercar un automóbil é agora un cinco por cento menor que hai cinco anos".

Seat, líder do mercado galego

Seat conseguiu desbancar a Peugeot como a marca máis vendida en Galicia. En 2010, os concesionarios galegos de Seat matricularon 5.213 coches. Unha cifra algo superior aos 5.140 de Peugeot. O pasado ano, a medalla de bronce foi para Renault, que comercializou 4.713 vehículos.

A seguir na clasificación de concesionarios que máis venderon en 2010, quedaron: Citroën, con 4.445 unidades; Ford, con 4.230; Volkswagen, con 4.170; Opel, con 2.916; Toyota, con 2.690; Audi, con 2.099 e Nissan, con 1.591.



- Fiscal
- Administrativo
- Mercantil
- Laboral
- Subvencións
- Familia

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

ASEGAL
ASESORES

ASEGAL
ASESORES

Saro Posse, secretario da Asociación de Concesionarios de Galicia

"Os concesionarios galegos perderon entre un 20 e un 30 por cento de empregos en 2010"

"Pedimos que o IGAPE financie 1 ou 2 puntos dos créditos novos para mercar coches"

O secretario da Asociación de Concesionarios de Galicia -Saro Posse- analiza para SPRINT MOTOR os resultados de vendas de 2010 e as perspectivas do sector este ano

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

■ AXENCIAS | FOTO

SPRINT MOTOR: Que valoración fai a patronal galega dos resultados de 2010?

SARO POSSE: O mercado estivo moi parado en 2010. A comezos de ano pensamos que o sector se ía recuperar no segundo semestre, pero non foi así. Agardamos que se conceda algunha axuda en 2011 para que o sector se recupere un pouco.

S.M.: Cales son as razóns de que as vendas baixasen case un trece por cento en Galicia?

S.P.: A falta de créditos paralizou o mercado. A xente deixou de mercar coches polas incertezas económicas actuais e pola falla de ingresos. A baixada sentiuse de xeito especial nas zonas máis industrializadas como Ferrol e Vigo. Nesas dúas cidades produciuse un descenso máis esaxerado. En xeral, os posibles compradores prefiren agardar un ou dous anos máis porque as familias non teñen liquidez e tampouco hai confianza nas perspectivas económicas.

S.M.: Dá a impresión de que as axudas do Plan Re-



tados agardados para reactivar o sector en Galicia.

S.P.: Nun principio, non. A Consellería de Industria tiña parte de razón cando decidiu retirar estas achegas en agosto, ao estimar oportuno que as ditas axudas de 700 euros chegasen cando máis as precisabamos os concesionarios. Con todo, coido que non tivo un efecto de reactivación do mercado. Entre outras cousas, porque eses incentivos quedaron contrarrestados cos dous puntos de suba do IVE. Pola contra, si que se animou o sector cando as axudas se ampliaron a 1.200 euros en decembro, o que provocou unha recuperación das

vendas de case o 50 por cento respecto aos meses anteriores.

S.M.: Que lle pide a Asociación de Concesionarios de Galicia á Xunta este ano?

S.P.: Non renunciaremos a seguir pedindo subvencións directas que impulsen a compra de coches. Cremos que esta medida é positiva para axudar a manter os postos de traballo nos concesionarios e na industria auxiliar que depende da fábrica de Citroën en Vigo. Emporiso, tamén estudamos a opción de solicitar a posta en marcha doutras axudas indirectas. Unha delas é que a Xunta, a través do IGAPE, financie cun 1 ou cun 2 por cento os créditos

dos coches para que os clientes poidan levar mellor o pagamento do vehículo que adquiren.

S.M.: Que posibilidades hai de que estas propostas cheguen a bo fin?

S.P.: O conselleiro de Industria (Javier Guerra) sempre estivo aberto a falar destas medidas. Este mes de xaneiro sería un bo intre para retomar as conversas e axilizar a súa posible posta en marcha. Isto sería decisivo para manter os empregos no noso eido e evitar peches de empresas.

S.M.: Precisamente en materia de emprego, como repercutiu a baixada de vendas de 2010?

S.P.: Os concesionarios galegos perderon entre un 20 e un 30 por cento de postos de traballo en 2010. A crise e a caída nas vendas fixo que tivéssemos que reducir custos. Amais, as marcas obrigáronnos a ter unha cantidade determinada de materiais e a darlles cursos aos mecánicos. Estamos sometidos a demasiados gastos que non podemos cubrir coas vendas. De feito, un concesionario de tamaño medio en Galicia acumulou o ano pasado baixadas de matriculacións de entre un 30 e un 50 por cento.

S.M.: Cales son as previsións para este 2011?

S.P.: Sendo un pouco optimistas, contamos con vender o mesmo que en 2010. Sendo pesimistas, podemos ter unha baixada dun 20 por cento.

Alfredo Vila, director xeral de Citroën España

“Os DS3 son a punta do iceberg do cambio de Citroën”

Alfredo Vila -director xeral de Automóviles Citroën España- descúbrelle á prensa os plans que a marca francesa ten para este 2011. O directivo de Citroën reforza a posición de liderado da casa e engade que os tempos de chorar fican atrás. Un profundo cambio de imaxe, unha forte aposta polo DS e a sempre presente seguridade de ser marca europea de calidade, son algúns dos aspectos que se trataron na cita con Alfredo Vila e dos que daremos conta de seguida.

“Os DS3 son só a punta do iceberg do cambio que está a experimentar Citroën desde hai uns anos”.

Así se manifestaba Alfredo Vila -director xeral de Automóviles Citroën España- nun encontro coa prensa. O directivo de Citroën referíase deste xeito ao “profundo” cambio de imaxe da marca e engadía que, en 2010, se tiña superado con éxito o lanzamento da gama distintiva -co DS3- caracterizado pola súa creatividade, estilo, calidade e deseño. Segundo un estudo realizado para a casa francesa, a maioría dos 55.000 compradores europeos que adquiriron o devandito modelo son lectores de prensa, usuarios da Internet, teñen arredor

de 35 anos e son de clase media-alta. “2011 vai ser o ano do DS -subliñaba o executivo- pois de certo, neste tempo, chegarán ao mercado o DS4 e o DS5”.

Vila salientou que Citroën é “unha marca europea de calidade (*Créative Technologie*), da que precisamente os seus modelos *made in Galicia* -o Picasso e o Berlingo- son os que maior éxito posúen”. Amais, os Citroën C5 e C4 achegan “unha calidade á altura dos mellores”.

O directivo de Citroën lembrou as previsións para 2011 xa anunciadas polo sector, estas falan de 900.000 unidades no mercado de turismos e 100.000 no de vehículos comerciais. Neste con-



texto, o obxectivo da marca será “facer unha política comercial coherente con este nivel de mercado e cos nosos novos produtos, tentando apoiar aos nosos concesionarios do mellor xeito posible”, afirmaba Vila. Dende o seu punto de vista “se facemos o que debemos, poderemos celebrar a continuidade da nosa posición de liderado”.

Tamén explicou que o escenario español tamén presenta trazos positivos. Insistiu en que “rematou o tempo de chorar”, é o intre de “ver o vaso medio cheo”. Neste senso, aproveitou para traer á memoria o feito de que existe unha bolsa de aforro “inusitada” (arredor dun 17%), “mentres que hai tres anos estaba preto dun 10%”. Asemade, afirmou que “hai máis xente con traballo”. No ano 2000, cando había uns 14 millóns de traballadores, matriculáronse

un millón e medio de coches. “Hoxe, hai 19 millóns de traballadores no noso país e o mercado non chega ao millón de coches matriculados”. Alén disto, destacou que os coches “están máis baratos do que xa estiveron e van estar nunca”, cunha evolución sete puntos inferior á do IPC nos últimos tres anos.

Segundo afirmou o Vila, en moitos casos “é máis o pesimismo que a realidade de cadaquén, o que estanca a economía” e, desta maneira, apelou ao preciso labor dos medios de comunicación para contrarrestar este sentimento. Ao seu parecer “en canto a confianza dos consumidores se restaure e os bancos abran as liñas de crédito, o mercado recuperárase axiña para moverse nunha contorna razoable de arredor de 130.000 turismos”.

Renault Kangoo 2011: evolución a maiores

Ao abeiro da Xeración 2011 de Renault, unha liña estratéxica do novo ano que comeza, a xeración Kangoo vén de ser obxecto dunha fonda renovación a tódolos niveis. O obxectivo da casa francesa é o de achegar unha oferta o máis satisfactoria posible, de xeito que a gama Kangoo sexa máis rica, contemporánea e compacta, ao tempo que mantén un prezo accesible.

A gama presenta novidades internas e externas (3 cores novas a sumar ás sete

que xa existen) en tódalas súas versións: *Profesional*, *Expression* e *Dynamique All Road*. Entre os elementos incluídos na evolución cómpre salientar: aire acondicionado, eleva xanelas dianteiros eléctricos, radio CD MP3 con Bluetooth integrado (de serie dende as versións *Profesional*), parachoques dianteiro e traseiro a xogo coa cor da carrozaría, computador de a bordo, volante de coiro, barras de teito innovadoras e lamias de aluminio de 16 polgadas (*Dynamique*). Polo

que atinxe aos motores, dicir que dispón xa de versións de gasolina e diésel, aparecendo o motor 1,6 16 V 105 cv en tódolos equipamentos.

O motor diésel 1,5 dCi atópase dispoñible en tres niveis de potencia: 75 cv en *Profesional*, 90 en tódolos equipamentos e 110 en *Expression* e *Dynamique All Road*. A gama Kangoo comercialízase a partir de fe-

breiro. En España, a Xeración 2011 ofrécese con aire acondicionado e radio CD MP3 con Bluetooth de serie a partir de 17.465 euros.





Aveo 2012, as dúas caras da moeda Chevrolet

Chevrolet quixo estar -do 10 ao 23 de xaneiro de 2011- en Detroit, pois alí tiña lugar o Salón Internacional do Automóvil de América do Norte (NAIAS), encontro que a marca aproveitou para

amosar o seu novo modelo, o Sonic 2012 (coñecido como Aveo 2012 fóra de América). A casa americana -pertencente a General Motors- deseñou ao Sonic (ou Aveo) con dúas faces ben diferentes, dúas carro-

zarias que marcan estilo: unha sedán de catro portas cun perfil *notchback* que arrecende a gama superior e unha carrozaría deportiva de cinco portas con feitura compacta de caixa dobre con liñas agresivas descendentes.

No interior do Aveo atopamos numerosos detalles dignos de citar, entre eles: un tacómetro analóxico nunha pantalla LCD asimétrica ou o control de cambio automático con deseño de "cabeza de cobra" (cambio manual cromado), etc.

O Chevrolet Aveo 2012 (Sonic en América) chegará ao mercado europeo a mediados de verán de 2011.

BREVES

» O sector do automóbil considera que o vehículo eléctrico non será accesible para a maioría de usuarios, como mínimo, ata dentro de cinco anos. Case nove de cada dez fabricantes de automóviles executan importantes investimentos neste campo.

» Suzuki Motor investirá 185 millóns de euros no novo propulsor para toda a súa gama de minivehículos e competirá co baixo consumo de híbridos e compactos. Prevese que o novo motor de 600 cc da marca teña unha eficiencia de 27 km por litro.

» Saab converteuse na primeira marca que tramita no noso país a ficha técnica dixital. O Ministerio de Industria, Turismo e Comercio outorgou á marca sueca os 500 primeiros expedientes con este novo formato. Un Saab 9-5 2.0TiD de 160 cv foi o primeiro vehículo en contar con este novo formato.

» Ford logrou un récord ao instalar o seu sistema de conectividade Ford SYNC en máis de tres millóns de automóviles en Norteamérica, informou a compañía, que sinalou que este dispositivo se empezou a utilizar a finais de 2007.

» O Instituto Tecnolóxico de Aragón (ITA) deseñará un coche eléctrico e participará como socio no proxecto "Green-Car Eco-Design", que comezará a executarse este mes de xaneiro. Esta iniciativa obtivo unha axuda FEDER de case un millón de euros.



Imaxina a túa moto: DUU

De pensarmos nunha moto, a idea inconsciente de liberdade, paixón pola velocidade ou aventura fará acto de presenza... só abonda con imaxinar aos dous protagonistas de *Easy Rider* naquel filme de finais dos 60, dous "xinetes" percorrendo EE.UU. a lombos dunha Harley co único propósito de seren libres.

Pois ben, no caso que nos ocupa os feitos non son froito do cinema, falamos da firma CR&S (Cafe Racers & Superbikes), unha casa italiana fundada en 1992 por un grupo de apaixonados das motos. Roberto Crepaldi, Giovanni Cabassi e Giorgio Sarti son os autores desta idea que nacia coa vontade de impulsar as motos deportivas dos anos 60-70 e, indo alén, creando a moto personalizada, inventada polo cliente.

A novidade que nos chega da firma de Cusago (loca-

lidade de Milán), é a estrea dun modelo: a DUU, que significa "dous" no dialecto milanés. Cun peso de 245 kg e un combustible de 15 litros, a DUU combina o mellor da cultura motociclística europea e a americana cun motor *made in S&S* de 95 cv. Engadir que esta *naked* é quen de levar a dous pasaxeiros e acada máis de 200 km/h. Por último, adiantamos algúns dos aspectos técnicos máis salientables da DUU: bastidor e basculante de aceiro inoxidable, suspensión dianteira con horquilla telescópica invertida con barras de 48 mm e un percorrido de 120 mm, mono amortecedor hidráulico traseiro de progresividade variable, dobre freo dianteiro de disco lobulado flotante de 320 mm con pinzas radiais de 4 pistóns (Brembo), disco sinxelo traseiro de 260 mm con pinza flotante de 2 pistóns.



Nova familia Picanto

Kia vén de adiantar as primeiras imaxes oficiais da nova gama do seu modelo Picanto. Logo de sufrir unha viraxe, o Picanto medra tanto en lonxitude coma na distancia entre eixos outorgándolle -segundo a opinión do xefe de deseño da marca surcoreana, Peter Schreyer- un maior asentamento.

O novo Picanto chegará aos concesionarios eu-

ropeos cunha carrozaría de 5 portas e unha novidade máis deportiva de tres. No caso dos motores, este Kia contará con 4 novas opcións a elixir de 1.0 e 1.2 litros cunhas emisións de CO2 líderes dentro dos da súa clase. Engadir que, segundo o mercado, achegarase tamén unha motorización para gas licuado. O Picanto 2011 estará nos concesionarios españois a partir de maio.

Unha empresa de Santiago motoriza á policía de varios concellos

Terremoto entregou 20 Piaggio X7 300

O xerente co concesionario oficial Piaggio Vespa Gilera en Santiago de Compostela, José Arufe, fixo entrega das documentacións de 20 motocicletas destinadas aos corpos de policía local de Galicia. O acto tivo lugar o pasado 3 de xaneiro no recinto da Academia Galega de Seguridade Pública, na Estrada.

Unha excelente iniciativa da Xunta de Galicia que fomenta o uso da motocicleta polas súas vantaxes de mobilidade e efectividade no ámbito do tráfico urbano e interurbano. Outros aspectos a ter en conta son o seu reducido consumo e un mantemento sinxelo. Á entrega estivo presidida polo Conselleiro de Presidencia, Administración Pública e Xustiza, Alfonso Rueda.



Modelo: Piaggio X7 300 i.e.

Esta motocicleta está considerada unha das máis completas e seguras do mercado, o seu rendemento esta moi mellorado grazas a inxección electrónica. Ten un propulsor monocilíndrico de 4 tempos que

cubica 300 centímetros cúbicos. O seu cambio automático e a súa transmisión por correa fan que teña unha condución especialmente suave. A Piaggio X7 300 i.e. ten freos de disco diante e detrás.

Equipamento

Dous focos de brillos leds dianteiros estroboscópicos e un mastro traseiro de leds estroboscópicos de cor azul, en ambos casos leva luz de cruceiro. Equipo de sinalización acústico con sirena multiton, fonte de alimentación, toma de corrente de 12 v para recarga de baterías ou alimentación de aparato electrónico (GPS, teléfono, radio, etc.). Maleta traseira de carga de 26 litros.

Linterna de grande alcance con cargador incorporado na motocicleta e cono de sinalización adaptable a linterna. Instalación de equipamento policial con sistema can-bus totalmente independente do resto do sistema eléctrico da motocicleta.

BREVES

» **Honda iniciou a comercialización** no mercado español do seu modelo "naked" CB1000R, que experimentou unha actualización do seu deseño despois de levar catro anos á venda. Os prezos van dende 10.999 euros da versión máis básica aos 11.899 da CB1000R con ABS.

» **Daihatsu ten previsto comercializar** este ano un novo modelo de minivehículo cun rendemento de 30 quilómetros por litro. Daihatsu decidiu optimizar os seus modelos de gasolina ante os elevados prezos de fabricación dos minivehículos eléctricos.

» **Mazda chamou a revisión 186 unidades** do seu modelo Mazda5 no mercado nacional, con motivo dun eventual defecto na bomba de combustible.



Verán 2012, o fastuoso de Buick

A marca Buick (fundada en 1903 e pertencente a General Motors), asistía-do 10 ao 23 de xaneiro de 2011- ao Salón Internacional do Automóvil de América do Norte (NAIAS) co gallo de amosar ao seu novo modelo de luxo: o Verán 2012.

A estrea, que tiña lugar na cidade de Michigan (Detroit), deixou ver o último pulo da marca americana, un vehículo que continúa a traxectoria comezada polos modelos Enclave, LaCrosse e Regal.

O Verán 2012 é sinónimo de grandeza e tecnoloxía, así o demostran os seus 10 airbags de serie, o volante térmico (opcional) ou o sistema de radio de última xeración con conectividade OnStar.

En canto ao motor, este Buick vén equipado cun propulsor Ecotec 2.4 l de 179 cv asociado a unha caixa de cambios automática de seis velocidades, sendo quen de acelerar de 0 a 100 km/h en 8 segundos cun consumo de arredor de 7,5 litros cada 100 km. Engadir que, nun futuro, se agarda un motor turbo 2.0l.

Gran variedade en Desayunos
y Platos Combinados

Cafetería
LeHbranza

Montero Ríos, 39 • SANTIAGO
Teléfono 981 593 636



981 94 11 86



Tuning e mantemento do teu automóbil
Báscula Freixi FT, Robanda de Castro, Santiago

¡Tenemos el bocadillo
que más te gusta!



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

Skoda Yeti, máis e mellor



A gama Skoda Yeti chega melloras dende tódolos puntos de vista, mesmo dende o respecto polo medio ambiente.

De feito, a nova familia de todoterreos incorpora a última tecnoloxía con motores de baixos consumos, baixas emisións e tracción

4x4 co sistema Haldex de cuarta xeración. Amais disto, renóvase ao cen por cen en canto a niveis de equipamento e prezos. O obxectivo de Skoda é comezar o novo ano pisando forte, mellorando a dita gama para salientar a súa versatilidade, a súa modernidade (con maiores equipos de

serie nos acabados *Ambition* e *Experience*) e os baixos consumos. No que se refire á versión *Ambition*, buscouse acentuar a comodidade do condutor e a do resto dos ocupantes, melloras que inclúen (entre outras cousas) a chegada dun volante multifunción con control de radio e teléfono,

preinstalación de teléfono GSM II con Bluetooth ou sistemas de axuda na condución como o Light Assistant (con función de iluminación de día) ou o sensor de chuva.

No acabado *Experience*, amais das ditas melloras que tamén se inclúen, cómpre engadir: o subministro de faros Bi-Xenon autodireccionais con lavafaros, os asentos en coiro, os sensores de aparcamento dianteiros e traseiros ou o sistema de navegación Amundsen con pantalla táctil de cinco polgadas. Os prezos do Skoda Yeti oscilarían entre os 18.860 euros do modelo 1.2 TSI 105 cv *Active* e os 30.920 euros do Yeti 2.0 TDI CR 170 cv 4x4 *Experience*.

Nova xeración do Kia Rio

Acaban de coñecerse os primeiros debuxos oficiais da nova xeración do Kia Rio. Máis longo, máis baixo e máis ancho co actual Rio, o novo modelo do segmento B vai dirixido a un público máis progresista, usuarios emprendedores nunha idade comprendida entre os 25 e os 49 anos.

O novo Rio fará o seu debut no vindeiro Salón de Xenebra que empeza o 1 de marzo. En 2010 o actual Kia Rio foi o terceiro vehículo máis vendido da marca en mercados internacionais, con máis de 205.000 unidades.



NUEVO PASSAT



Hay un antes y un después. Nuevo Passat. Hay un Passat TDI 105 CV por 22.600 €*.

Nuevo Passat Edition TDI 105 CV BlueMotion Technology equipado con: llantas de aleación, detector de fatiga, ordenador de a bordo Plus, Tempomat, volante multifunción de cuero, radio RCD 310 con lector de MP3 y 8 altavoces, 6 airbags, freno de estacionamiento eléctrico, asistente de arranque en pendientes, sistema Start&Stop, sistema de recuperación de la energía de frenado, ESP, ABS, ASR, EDL y MSR, desbloqueo remoto del respaldo de los asientos traseros desde el maletero y 1 árbol de serie para neutralizar el CO₂ de los primeros 2.400 km (entra en www.ThinkBlue.es y neutraliza más emisiones).

Gama Passat: consumo medio (l/100 km): de 4,3 a 7,7. Emisión de CO₂ (g/km): de 114 a 180.

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Passat Edition TDI 105 CV BlueMotion Technology (IVA, transporte, impuesto de matriculación y aportación marca y concesionario incluidos). Modelo visualizado: Passat Highline con llantas opcionales.

Nuevo Passat





Novo SsangYong Korando

Un auténtico peregrino



■ LUIS RIVERO DE AGUILAR | TEXTO
■ M. FERNÁNDEZ ZANCA | FOTOS

Ideal para o traballo e para o lecer

Non hai nada máis satisfactorio que sentirse peregrino por unhas horas e gozar, malia o frío e a neve, dunhas vistas espectaculares que nunca esgotarán ao viaxeiro. E, máis a gusto aínda, nos atoparemos se a “penitencia” consiste nunha cómoda viaxe a bor-

do dun todoterreo moderno de deseño italiano. Desta volta, o exercicio de estilo leva a sinatura de Giorgetto Giugaro, dando como resultado un vehículo ao gusto do carácter europeo e cun elevado nivel de calidade visual percibida.

A nova saltou a finais de agosto. O fabricante de au-

tomóbiles indio Mahindra e o coreano SsangYong tiñan chegado a un acordo de compra. Nese intre, Mahindra desembolsaba o 5% do prezo total de adquisición, deixando para máis tarde a sinatura do contrato definitivo. A partir de aí, SsangYong Motor Company continuou melloran-

do resultados, cun incremento de vendas a nivel mundial do 760% (reducindo a súa débeda) e coa posta en marcha dun plan de acción que abrangúa o desenvolvemento de cinco novos modelos no prazo de cinco anos. O primeiro destes prototipos xa está aquí: a cuarta xeración do Ko-

Exterior, interior e dimensións

Na parte exterior atopámonos con grandes grellas para a entrada de ar, lamias que rechaman a atención, un aspecto deportivo rexo e musculoso, de cintura alta, espellos retrovisores con iluminación inserida e un amplo portón traseiro con liñas redondeadas. Unha vez dentro, o habitáculo é abondo para 5 persoas (que irán moi cómodas), con espazo folgado para as pernas, unha boa visibilidade e un maleteiro cunha capacidade de 480 litros, que pode aumentar até os 1.300 litros no caso de encartar os asentos posteriores. Así poderemos viaxar coa familia en calquera circunstancia e sen maiores problemas.

O Korando mide 4,41 metros (10 cm máis que o Dacia Duster e un chisco menos que o Kia Sportage) e conta cun ángulo de ataque de 22,8°, un ángulo de saída de 28,2° e un ángulo de vento de 18,5°; sendo a distancia ao chan de 18 cm.

O maleteiro ten unha capacidade de 480 litros



Agora que finalizou o Ano Santo, o novo **Korando** atreveuse a facer -sen apuros- o Camiño de Santiago. O SsangYong escolleu un treito abraiante e fermoso, o que parte de **Molinaseca** (pobo preto de Ponferrada que xa existía a finais do século XI, salientable pola súa ponte romana e polas casas adobiadas de escudos e flores), até **Santiago de Compostela**.

O novo Korando atreveuse a facer, sen apuros, un treito do Camiño de Santiago



rando, con chasis monocasco e un novo motor diésel de 175 cv de potencia. Esta única versión de dous litros diésel é a primeira dunha gama máis completa que irá aparecendo de xeito progresivo no mercado español.

A unidade probada -cedida polo concesionario

GRUPO FERNÁNDEZ (Polígono de Costa Vella, Santiago de Compostela)- comportouse como un auténtico SUV, o automóbil todoterreo ideal para pistas asfaltadas e camiños rurais. Perfecto para gozalo os sete días da semana, óptimo para o traballo e o lecer.



Motorización

O apartado mecánico chama a atención polo novo motor e-XDi200 de 2 litros turbo diésel *Common Rail* que desenvolve 175 cv a 4.000 rpm. Esta potencia sitúase por enriba da media no segmento, cun consumo medio razoable de 6 litros por cada 100 quilómetros. Para pasar de 0 a 100 km/h tan só precisamos 10 segundos e isto é de agradecer, sobre todo á hora de efectuar adiantamentos.

A caixa manual de serie ten seis velocidades,

sendo isto de grande axuda se pensamos no aforro de combustible, indispensable hoxe en día (xa que, como é sabido, o litro de gasóleo achégase de xeito perigoso aos 1,5 euros). Emporiso, pódese elixir

unha caixa de cambios automática de 6 velocidades con manexo secuencial na panca e pulsadores no volante para subir ou baixar de marcha.

Tracción

O novo SsangYong Korando presenta dúas opcións a escoller en canto á tracción dianteira: a 2WD ou a AWD de tipo 4x4 conectable de xeito automático. Esta última versión equipa un sistema de tracción 4x4 que, en condicións normais, actúa mandando o 100% da tracción ao eixo dianteiro. Se aparecen perdas de tracción, o mecanismo de maneira automática enviará par e xiro ao eixo traseiro, converténdose nun 4x4. Para

situacións de baixa adherencia equipa un bloqueio de diferencial central para velocidades de uso de até 40 km/h. Co diferencial central bloqueado, o dispositivo de tracción reparte o par entre os eixos dianteiro e traseiro nun 50:50.

Cómpre salientar a achega da dirección asistida eléctrica EPS, imprescindible para reducir o consumo, cunha xestión activa da dureza da dirección que permite un maior agrado na conducción.

Acabados

O SsangYong Korando preséntase en dous acabados: *Premium* e *Limited*. O primeiro é moi completo e conta, entre outros elementos, con: ar acondicionado, computador de a bordo, volante multifunción en coiro, control de velocidade, cristais tinxidos, radio-cd con MP3 e USB, Bluetooth, retrovisores exteriores eléctricos térmicos con intermitentes led inseridos, lamias de aliaxe de 17 polgadas, faros antinéboa dianteiros, 6 *airbags*, dobre saída de escape cromada, alarma antirrobo,



SsangYong coído moito os materiais e o deseño do salpicadeiro

luces diúrnas... Alén disto, o Korando Premium posúe multitude de sistemas de seguridade de serie como: ABS+EBD, ESP (Programa Electrónico de Estabilidade), ARP (Sistema Activo Antienvorque), BAS (Sistema de Asistencia á Freada), HSA (Axuda

de Arrinque en Pendentes), etc.

O acabado *Limited* engade, amais: lamias de 18 polgadas, climatizador, raís no teito, asentos de coiro con calefacción (moi útiles no inverno), axuda ao aparcamento e retrovisores abatibles.

PREZOS

O novo SsangYong Korando atópase xa á venda en todos os concesionarios de Galicia cos seguintes prezos (con promoción incluída):

Diésel	
Korando D20T Premium 4x2	22.900 €
Korando D20T Limited 4x2	24.900 €
Korando D20T Premium 4x4	25.400 €
Korando D20T Limited 4x4	27.400 €
Korando D20T Limited Aut. 4x4	29.400 €

A salientar

- » Aspecto
- » Novo motor
- » Excelente relación calidade/prezo/equipamento
- » Consumos razoables

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



A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950
2010

Coleccionable
A Fórmula 1
2008

A 800 metros da meta

[2008] Felipe Massa era campión do mundo 38'907 segundos antes de Lewis Hamilton atravesar a última meta. As publicacións do gremio deron conta da ocasión tirada por BMW, da condución extrema do novo ídolo británico e do regulamento rachador do 2009, mentres a crónica social aireaba o “affaire Mosley”.

A gran montaxe do espectáculo deixou escapar a apática cita de Indianapolis en troques de circuitos sen tradición ningunha pero con abondo carto fresco: Valencia e Singapur. Tratábase de trazados urbanos non permanentes que comprometían os estándares de seguridade que tantos anos e vidas custou atinguir. Pero como o sentido de todo o que rodea a fórmula 1 é buscar os límites, Ecclestone non parou ata que chantou a súa caravana no agosto mediterráneo e na noite hipnotizante do maior centro financeiro e comercial do Extremo oriente.

A F1 saltou ás páxinas de información xeral. Jean-Marie Balestre, home forte da fórmula 1 nos anos oitenta, pasou á historia ós 86 anos. Bernie Ecclestone e Ron Dennis descasáronse das súas respectivas, Slavica e Lisa. E Flavio Briatore caeu na rede. O galopín e eterno galán de 58 anos emparentou con Elisabetta Gregoraci, miss Italia como non podía se doutra maneira. Así e todo, no mundo impactaron máis unhas fotografías extraídas dun vídeo in fraganti de Max Mosley. O ergueito e impertérrito presidente da FIA aparecía no medio dunha orxía sadomasoquista ambientada en escenas nazis.

Aeroestilismo

motor, o cambio, o diferencial, o sistema de radiocomunicación etc. Certo interese espertábo a abolición do control de tracción, o que por lóxica penalizaría as electrónicas fortemente evolucionadas dos grandes equipos e en consecuencia revelaría o tento dos pilotos mellor dotados tecnicamente.

Para establecer diferenzas, pouco máis quedaba que a parcela aerodinámica. Os departamentos de deseño combateron as limitacións de creatividade con máis mal gusto que eficacia. **O crédito dos estudos de Woking transmitiu os seus criterios**

aerodinámicos á competencia baixo forma de alerón ponte. Desde Red Bull, Adrian Newey puxo de moda o campó con forma da aleta de tiburón, émulo do Ferrari 312 B2 do ano 1972. O Honda ecoloxista de Ross Brawn obrigou o resto a probar o rendemento das orelleiras dumbo. Ferrari combateu o aire con tapacubos noxentos, improprios dun Ferrari. Pero a man de todo fôise-lle a BMW, plantexando un F1.08 tuneado ata tal extremo que raro era o día en que non lle plantaran minialeróns, vultos, winglets, cornos, boomerangs e toda caste de champiñóns.

Agardábanse solucións técnicas pouco innovadoras, tendo en conta o lixeiros retoques no regulamento. Aínda encima, a caixa electrónica ECU veu sumarse ó monopolio dos pneumáticos como casti-

go á diversidade. O departamento de compoñentes electrónicos de McLaren fornece desde entón unha *Electronic Control Unit* idéntica para todos os monoprazas, onde se procesan sistemas como a xestión do





A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN



BMW non ten previsto ganar

Interlagos esperou por Hamilton e Massa, 94 - 87. Para máis intriga, os chuvascos primaverais de San Paulo relegaron o McLaren a posicións que lle arrebatában o título. Felipe cumpriu cos compatriotas vencendo a carreira e saboreando o campionato mentres o outro pelexaba contra Vettel e Glock para situarse malamente en quinta posición a menos de un quilómetro do final.

Canadá supuxo unha inflexión no campionato. Tras sete probas disputadas, Hamilton 38, Massa 38 e Räikkönen 35 man-

tiñan o pulso á conta de vitorias e abandonos a partes iguais. Montreal destapou a Robert Kubica da camuflaxe a que estaba sometido nunha BMW calculada para non ganar no 2008. Mario Theissen: "Queríamos sumar puntos a primeira temporada, facer un podio na segunda, ganar a nosa primeira carreira na terceira e loitar polo campionato mundial no 2009". O polaco venceu no mesmo circuito do que saíra vivo de milagre un ano antes, e situouse de primeiro na táboa con 42 puntos, e subindo. Pero o cuadruplicarismo alemán condenou ó pobre de Robert: "Cando eu era o líder do campionato axudaron a Heidfeld para compensar o seu déficit en lugar de concentráren-

se en min. En Italia hai un refrán que di que as cousas chéganlle a quen as espera". O cómico de Montreal produciuse na embestida de Lewis a Kimi no semáforo dos boxes.

A segunda xeira do mundial deu bastante de si. Aínda que non repercutira no campionato, reivindicáronse por un día Barrichello, Kovalainen, Vettel e Alonso. Rubens Barrichello remontou en Silverstone do 16º ó 3º, maxistralmente 'conducido' desde o muro por Ross Brawn. Heikki Kovalainen desvirgouse en Hungaroring por rotura de motor no último momento do Ferrari de Massa. Sebastian Vettel petou na mesa en Monza cun humilde Toro Rosso,

antigo Minardi e segunda marca de Red Bull, aproveitándose do factor auga e de que os talentos se anuncian de lonxe. Fernando Alonso impuxo o seu Renault en Singapur e Suzuka. O R28 empezaba a furrular e o asturiano aproveitou unha casualidade moi casual na noite singapuresa para volver saborear o champaña co himno de fondo. Nesa mesma corrida o desgraciado de Felipe Massa sae de recargar coa manguera enganchada, para esperpento de Ferrari, e bota a perder unha carreira que tiña no peto. Pasado o tempo, saltou á luz o escándalo armado entre Briatore, Symonds e Piquet en favor de Alonso, pero a Massa non lle valeu de nada reclamar.

Barack Hamilton

Lewis Hamilton é un símbolo. Representa a unha especie de pobo. Nin Lewis nin o seu pai Anthony o calcularon así, pero cadroulle. Igual ca Tiger Woods, filtrouse nun deporte elitista, seculamente territorio de brancos, sen pedir perdón nin baixar a cabeza. Abóndalle co talento que leva dentro da pel.

En sintonía con outros deportistas destes tempos, o pequeno Lewis ameceulle ó título de campión do mundo o récord de xuventude. Ó pícaro xa lle medraba o bigote, pero o proteccionismo de mamá Dennis e papá Anthony cangoulle unha imaxe de neno consentido. O mellor do produto Hamilton é un talento descomunal para

correr nos coches, pero mátno algo as formas. Dentro do coche compite con tanto xenio que en ocasións roza comportamentos pouco éticos. Sendo compañeiro de Fernando Alonso no seu primeiro ano na F1, sacou a lingua a pacer en Mónaco-07 e acabouna de rematar na Q3 de Hungría-07, sobre tratos de favor do daquela bicampión. Por non medirse lévante caído sancións anti-fair play por un tubo e vai camiño de converterse en sospeitoso habitual.

O condenado é rápido que o come o demo. Sobreviviu ó inferno de Silverstone chovendo mentres Massa daba clases de ballet. En Hockenheim

Lewis forza ó máximo para resolver un inoportuno safety-car. As tres últimas voltas de Spa-Francorchamps man a man contra Kimi Räikkönen quedaron gravadas na memoria como documento para a posteridade, á altura do Dijon-79 entre Villeneuve e Arnoux. En Monza destapouse o kamikaze que leva dentro cunha actuación soberbia con 9 adiantamentos propios de youtube e instinto para endereitar chicanes en piso mollado. En Interlagos puido menos a conducción, pero puxo ganas de ganar ata o último suspiro, e salvouno de perder o campionato contra Felipe Massa. O seu primeiro título mundial sachouno ben sachado.

Non vai de nada. Lewis é así el. Pero representa ecoloxía, dereitos civís, igualdade de oportunidades, imaxe en público, produto de mercado. No seu é un obama.

“ En Monza destapouse o kamikaze que leva dentro cunha actuación soberbia con 9 adiantamentos propios de youtube e instinto para endereitar chicanes en piso mollado ”

	PILOTO	AUS	MAL	BAH	ESP	TUR	MON	CAN	FRA	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	XAP	CHI	BRA	TOTAL
1	Lewis Hamilton	10 P	4	-	6	8	10	-P	-	10	10 P	4 P	8	6 P	2	6	-P	10 P	4	98
2	Felipe Massa	-	-P	10	8	10 P	6 P	4	10	-	6	-	10 P	10	3	-P	2	8	10 P	97
3	Kimi Räikkönen	1	10	8	10 P	6	-	-	8 P	5	3	6	-	-	-	-	6	6	6	75
4	Robert Kubica	-	8	6 P	5	5	8	10	4	-	2	1	6	3	6	-	8	3	-	75
5	Fernando Alonso	5	1	-	-	3	-	-	1	3	-	5	-	5	5	10	10	5	8	61

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari	F2008	Ferrari	Räikkönen / Massa	Shell
2	McLaren Mercedes	MP4/23	Mercedes	Hamilton / Kovalainen	Vodafone
3	BMW Sauber	F1.08	BMW	Kubica / Heidfeld	Petronas

■ RAMÓN NOVO | TEXTOS
■ KIKE VALIÑO | ILUSTRACIONES
■ JUANCVARELA.COM | DISEÑO

Coleccionable
A Fórmula 1
2009

O crack do 2009

[2009] O difusor dobre puxo patas arriba o mercado de valores. Ferrari e McLaren tardaron medio ano en recobrar o seu estatus ante o potencial inverosímil dun equipo refundado dos restroballos de Honda e os reactivados Button e Barrichello. Reivindicaron o factor coche os cerebros de Ross Brawn e Adrian Newey.



Brawn GP non era ningún. Sumados os resultados cativos ó clima de depresión económica mundial, en decembro Honda Racing dáse de baixa deixando os traballadores a velas vir, incluídos os pilotos titulares Jenson Button e Rubens Barrichello. Ross Brawn aforrara tempo e recursos no proxecto RA108 á espera de armar un coche desde cero conforme as novidasas pautas do regulamento técnico 2009.

Brawn GP non sería nin-

guén, pero Brawn, Ross Brawn, era un fenómeno con 14 campionatos ó lombo entre Benetton 1994-1995 e Ferrari 1999-2004. En Honda aínda deben estar maldicindo a hora. Porque daquelas cinzas, Brawn tratou con Bernie para salvar o equipo, recontratou parte do plantel de Brackley e sacou do paro a Button e Barrichello. Aínda lle fixo as beiras ó indeciso Fernando Alonso: “Se por nosoutros é, esperamos por el ata o xoves pola tarde en Melbourne”. **Lonxe**

“É incompreensible que os enxeñeiros de equipos que son campións do mundo como Ferrari, McLaren ou Renault se equivocaran e tomaran un camiño oposto ó do regulamento. Non me entra na cabeza”, acusou Flavio Briatore. Nun arreón, Jenson Button suma 61 de 65 posibles nas sete primeiras corridas, explicable tecnicamente por levar montado nos baixos do Brawn-Mercedes BGP 001 un difusor de dobre efecto. Valéndose deste enxeñoso mecanismo, Ross Brawn anulou dunha brochada as forzas dos seus adversarios sen necesidade de apelar case ó seu forte, que é a estratexia. O inglés de Frome rematou o traballíño facendo un carreirón en Interlagos.

As sorprendentes prestacións estaban agachadas debaixo da estética dragster dos novos monoprazas, consecuencia do paquete de medidas normativas a prol de igualar a competencia, conter o gasto e favorecer os adiantamentos na pista. A simple vista recuperouse o pneumático liso e as carrocerías experimentaron unha fonda transformación, desde o perfil liberado de apéndices aerodinámicos nos pontóns e capó ata parámetros insólitos na altura e lonxitude de ámbolos dous aleróns.

De eiruga Honda a bolboreta Brawn

de Jean Todt e Rory Byrne, o estratega de Brawn puxo o seu selo persoal no branquiño BGP 001. O mesmo motor no McLaren, Mercedes-Benz FO 108W, era outro no seu chasis.

O Brawn de dobre difusor sería un milagre se non fora que a F1 vive deso: do Cooper motor traseiro, do Lotus monocasco, do Renault turbo, do Lotus efecto-solo, do McLaren de carbono etcétera, independentemente dos pilotos. Por eso se discutíu a importancia do campión Button e de Barrichello, terceiro. O bo de Rubens estaba afeito a ter que roer, e aínda que acusou a Ross de verter para Button, sufriu coma un señor a de-

radeira oportunidade da súa vida. E Jenson, que en xaneiro non apostaba por si un euro miserable, acepta unha revisión á baixa do contrato coa condición de non pensar e facerlle caso a Brawn cos ollos cerrados. Aquel neno guapo convertido en medio veterano fora desairado polos seus compatriotas ante o engado irresistible dun *chavalín negro* non moi simpático. Co seu talentíño e con suma elegancia, Jenson reivindicou temperamento e capacidade para competir con todo controlado, e incluso sacou o xenio para remachar o campionato en Interlagos conxugando tento e determinación.



A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950
2010

Por culpa do difusor

De volta dun 2007 sabático, Ross Brawn saíu designado como delegado técnico dos equipos, xa que na debilitada Honda Racing non espertaba maior receo. Desde ese lugar de privilexio mantívose ó corrente dos desafíos científicos que a enxeñería lle formulaba á comisión técnica da FIA. O caso é que á parte de Brawn, tamén Williams e Toyota deron cun furadiño do regulamento técnico na área do difusor. A eficacia do enxeño invertiu o escalafón de tal maneira que a metade de ano o equipo Brawn apañara

105 puntos, fronte ós 74 de Red Bull, 26 de Ferrari, 13 de McLaren, 11 de Renault.

O trebello consiste nunha regaña por encima do difusor principal que abre paso á corrente de aire que circula polos baixos. A capa dobre, efecto dobre. De por si, o traballo aerodinámico do difusor ou extractor de aire tradúcese en cargar o coche sen os inconvenientes dos aleróns, ou sexa mantendo a velocidade e librándose das turbulencias.

Se non chega a ser polo difusor, serían igual de decadentes o terminal BMW e a 'máquina colleitadora' de Renault. Ferrari e McLaren libráron-

se da criba pola capacidade de recuperación. Demasiado tarde para darlles andado a dúas obras de autor: o Brawn de Ross Brawn e o Red Bull de Adrian Newey. Non foi cousa de superordenadores trazar sobre o BGP 001 formas novas nas bocas de ventilación, formato compacto, reparto estable de pesos, morro baixo e sen sistema de recuperación de enerxía cinética (KERS). Sen difusor dobre nin recuperador de enerxía, Newey relegou os presupostos supermillonarios cun simple RB5 debuxado á man con suspensión traseira pullrod, morro elevado, aleta de tiburón e soportes-deriva no alerón traseiro.

Regras do carallo

Max Rufus Mosley desvariou. Dezaseis anos ó cargo de presidente da Federación Internacional do Automóbil concluíron de mala maneira, xusto a partir duns vídeos nunha orxía sadomasoquista nazi filtrados á prensa. Aquel tempero e boas palabras trocouse nunha sucesión de arroutas e insultos con consecuencias negativas en todo cando gobernaba. O primeiro en sufrilo foi a credibilidade da fórmula 1. Ó comportamento resentido de Mosley, especialmente provocador con Flavio Briatore ("Flavio recordoume a Saddam Husseín" - "Max adora cas-

tigar a xente, tanto na vida pública coma na privada"), respondeu outra vaca no millo: o titiriteiro Ecclestone con frases eloxiosas sobre Hitler.

Ese contexto afectou a neutralidade nos órganos da xustiza. Deu a sensación de que o tribunal de apelación, inducido con demasiado descaro pola corrente presidencialista, terciou con parcialidade en asuntos como o amortecedor de inercias ou codifusor dobre. Nos últimos tempos xa se viñan producindo a pé de pista arbitaxes ó vaicheboa, como a penalización a Alonso por prexudicar coa estela

a Massa en Monza-06, permitiren que un guindastre devolvese a Hamilton ó asfalto en Nurburgring-07, entremeterse na xerarquía de pilotos McLaren en Hungaroring-07 etcétera. Sancionar con perder equis posicións na formación de saída ou aprazar a deliberación sobre un lance da carreira ata o final dependendo dos casos, transmitiron a impresión de que a legalidade imperaba "asegún".

A ambigüidade regulamentaria predispuxo o afeccionado a renegar da fórmula 1: se por un lado esixía os estándares de seguridade, por outro inauguraba circuitos urbanos e nocturnos; se por unha banda lles aperta-

ba as carabillas ós equipos para conteren o gasto, por outra banda implantaba o desenvolvemento do sistema de recuperación de enerxía; habendo por lei tantos chasis como construtores, monopolízase os pneumáticos maila unidade de control electrónico e conxélanse os motores. Lexislar a arroutas sobre as normas que rexen a configuración técnica dos coches e sobre o desenvolvemento das carreiras descentra os equipos e despista os afeccionados. Vai sendo hora de baixar da burra ós responsables de converter o dereito humano da Fórmula 1 nun universo elitista, enrevesado, ambiguo e enigmático.

	PILOTO	AUS	MAL	CHI	BAH	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	XAP	BRA	ABD	TOTAL
1	Jenson Button	10 P	5 P	6	10	10 P	10 P	10	3	4	2	2	-	8	4	1	4	6	95
2	Sebastian Vettel	-	-	10 P	8	5	-	6 P	10 P	8	-	-	6	1	5	10 P	5	10	84
3	R. Barrichello	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	10	2	10	3	2	1 P	5	77
4	Mark Webber	-	1,5	8	-	6	4	8	8	10 P	6	-	-	-	-	-	10	8	69,5
5	Lewis Hamilton	DSQ	1	3	5	-	-	-	-	-	10	8 P	-	- P	10 P	6	6	- P	49

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Brawn GP Formula 1 Team	BGP001	Mercedes	Button / Barrichello	Virgin
2	Red Bull Racing	RB5	Renault	Webber / Vettel	Red Bull
3	Vodafone McLaren Mercedes	MP4/24	Mercedes	Hamilton / Kovalainen	Vodafone

A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950
2010

Coleccionable
A Fórmula 1
2010

Leccións de ética

[2010] Button, Alonso e Schumacher aparcaron o pasado e estrearon mono. Hamilton e Vettel, pilotos A de McLaren e Red Bull, subían o valor das accións. Na guerra das milésimas non faltaron artiluxios como escapes sopradores e o orixinal F-duct. Sorprendentemente o sentido ético puido determinar outro final.

O candidato oficial da FIA, Jean Todt, tomou o relevo de Max Mosley, enzoufado en turbulencias persoais que desmereceron a súa xestión. O francés ex-Ferrari asumiu compromisos ineludibles de Max, como abrir o espectro a tres equipos novos (Lotus, Virgin e Hispania) e, ó mesmo tempo que calmaba o ambiente de tensión, foi introducindo o seu estilo a través de medidas no sistema de puntuación e designando a antigos pilotos como comisarios deportivos.

A fórmula 1 é outra coas transformacións de BMW en Sauber e de Brawn GP en Mercedes GP. Retorna Michael Schumacher, Ron Dennis apártase, a Flavio Briatore apártano, Kimi Räikkönen marcha para os rallyes, Senna reencárnase no sobriño e Fernando Alonso acaba en Ferrari.

A escape libre

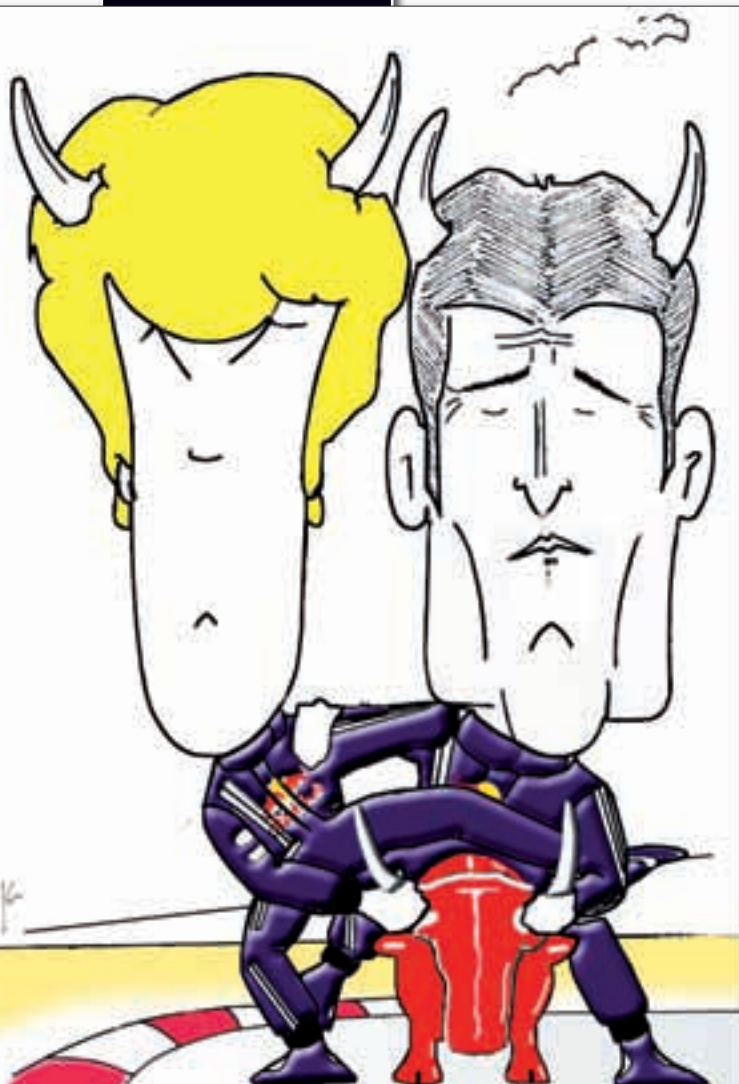
parte inferior e orientados ó difusor.

Adrian Newey discorreu unha maneira de entrullar, no difusor de dobre capa, aire extra con fins aerodinámicos procedente dos gases do motor emitidos polos escapes. Como consecuencia dos milagrosos escapes, a carga aerodinámica perdida nas curvas ó levantar o pé do acelerador, recuperábase paradoxalmente coa expulsión soprada dos gases de combustión, por efecto dunha xestión electrónica do motor que emitía fluxo de aire incluso en fase de retención.

Tan orixinal como complexo de utilizar resultou ser o invento dos aerodinámicos de Martin Witmarsh. Oculto baixo as formas do capó 'aleta de tiburón', operaba un mecanismo que conducía aire entubado desde unha simple toma de aire frontal ata o alerón traseiro. O principio físico do denominado *F-duct* baseábase en

abrirle ó aire, por acción do piloto desde o habitáculo, para saír a través dun respiro entre as planchas do alerón e ganar velocidade punta á conta de provocar perda de carga aerodinámica.

Se os escapes sopradores do Red Bull era de proveito nas curvas debido ó suplemento de carga, o conduto-F do McLaren daba de si nas rectas polo déficit de apoio aerodinámico. Así, mentres que os coches azuis arrasaban en Montmeló, Mónaco, Hungaroring e Suzuka, os grises eran os amos das liñas rectas de Shanghai, Montreal e Monza. E Ferrari, de onde sacou cinco vitorias? De fusilar a tecnoloxía de Milton Keynes e Woking e perfeccionala no menor tempo posible. O polivalente F10 adoeceía de creatividade pero meneábase ben en terreos anti-Red Bull e anti-McLaren, e baseou a competitividade en evolucionar un chasis demasiado pouco atrevido.



Durante os ensaios invernales McLaren e Red Bull trasladaron ás pistas de probas os experimentos do laboratorio. Os MP4/25 parafinados montaban un estraño orificio no frontal, aparentemente de ventilación, e antenas sensoras no

alerón traseiro. Os RB6, discretamente motorizados por Renault, disimulaban as saídas de escape, segundo descubriu algún fotógrafo curioso e entendido, con adhesivos para desviar a atención dos escapes verdadeiros, localizados na



A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN



» Cinco máis un

A chispa intelectual de Ross Brawn viña de revolver o estatus de escuderías mailo ránking de campións previstos. O asoballe dos Brawn GP con difusor de dobre capa en mans de Jenson Button disparou as accións tanto do equipo, que tentou a Mercedes para comprar o éxito, coma do piloto, que emigrou para McLaren “mal aconsellado e deixándose levar pola ostentosa sede de McLaren”, en palabras de Brawn. Na nova estrutura Mercedes GP encaixáralles por imaxe e alemánidade Nico Rosberg, pero houbo que improvisar unha peza para cubrir o baleiro de Jenson. Quen daría o perfil de alemán, con madeira de campión, amigo de Ross Brawn e que deixara unha débeda que pagar coa marca de Stuttgart

desde os tempos do Mercedes Junior Team?

Jenson dá imaxe para ser carne de pasarela, pero marchou para Woking buscando algo máis que *glamour*. Meteuse na boca do lobo para medirse a un Hamilton con todos os dereitos adquiridos, pero ou era un inconsciente ou quería demostrar coma un valente que o título non fora tan regalado. Lewis non puxo mala cara, confiado na súa arte e en atinguir madurez profesional liberado dos consellos paternalistas de Anthony Hamilton e de Ron Dennis.

De Red Bull cabía esperar o que crease o xenio de Adrian Newey. Sebastian Vettel era a primeira carta e Mark Webber o sexto home, que poñía a experiencia, o tento coa máquina e o escuro labor de equipo. Todos tiñan enfilados ós italianos. E agora máis, porque se con-

“Sebastian Vettel era a primeira carta e Mark Webber o sexto home

sumaba unha relación cantada desde a marcha de Jean Todt. Non se sabe se perdía máis o cu Stefano Domenicali por Fernando Alonso, ou medio España por ver o asturiano vestido de *rosso*. Tras dous anos de penitencia en Renault como resultado do paso frustrante por McLaren, o bicampión pousase en Maranello, coa vontade rexa que o caracteriza, cunha personalidade empática co sentir italiano e seguramente cunha cláusula anti-Massa polo que puidera pasar. Piquet, Mansell, Prost e Senna eran catro. Estes son cinco, polo menos.

» O elixido

Liortas dentro do mesmo equipo xa se vían vir. Michael, ós dous días de chegar, vaílle chorando a Ross Brawn con que o seu número preferido é o 3, o de Rosberg. Detrás daquela perrencha impoñíase na guerra polos tratos de favor. Ó neno bonito houbo que aumentarlle a distancia entre eixes do Mercedes W01, pero aínda así non lle viu o pelo ó número 4, dezaseis anos máis novo.

A McLaren presentóuselle o dilema en Istanbul. Hamilton herda a cabeza de carreira regalada polos dous Red Bull, pero cando se dá conta pásalle o seu compañeiro Jenson Button. Lewis tarda unha curva en reaccionar e recuperar a posición coma un tolo. Desde a radio recoméndanlle a Button “non gastar moita gasolina para chegar ó final”, o cal soa a mensaxe en clave.

Ferrari é *més que un club*. Ou quen ignora que en Ferrari se corre para o equipo? Así e todo hai formas de facelo, e parece mentira que os ingleses lles deran clase ós italianos, porque todo o mundo oíu a radio de Massa en Hockenheim “Fernando vén andando máis ca ti. En-

tendes o que che digo?”. Desde ese día Ferrari estableceu xerarquía do equipo *de iure*.

Os fantasmas aparecéronlle a Red Bull no GP de Turquía. Ferrari e McLaren tiñan unha tradición, un estilo, pero os austríacos nunca leiraran cunha situación así de comprometida. De principio, Sebastian Vettel era o elixido, pero unha cadea de vicisitudes cadraron cun inesperado Mark Webber que levaba camiño de empalmar a terceira vitoria en Istanbul. Sebastian, o neno, atacou a Mark, o home, e de resultan saíron tocados os dous. O australiano renqueando e o alemán tomando por tolo ó seu propio compañeiro. Helmut Marko, antigo piloto e asesor do gran capo Dieter Mateschitz, consolou a Sebastian, o seu ollíño dereito, e defendeuno en público comprometendo a que Christian Horner, director do equipo, dese unha versión oficial contradictoria con toda a opinión pública, en defensa de Webber. Desde entón sucedéronse episodios encontrados, sen que a dirección de Red Bull se desdixese e o que é máis, elevando a código de conduta a liberdade plena para os dous pilotos ata o final, por máis que lles custase títulos. Foi gracioso

Webber cando en Silverstone cruza a meta de primeiro aclamando “non está mal para ser segundo piloto”.

Lewis Hamilton alternase con Mark Webber no liderato, facendo valer os poderes das súas máquinas en función do terreo. Desde Monza, pista propicia para McLaren polas súas interminables rectas, o británico perde fol en favor dun convidado temible vestido de encarnado. Chegou a hora de enfrontarse ós todoporosos coches azuis cun Ferrari. Tan cerca o tivo que na última carreira, en Abu Dhabi, un safety-car trocou o curso da carreira e puxo a un F10 xusto de prestacións no seu sitio. Non abundaba coas mans de Alonso, cumpría manexar estratexias non conservadoras para estar arriba.

Coa vitoria total de Red Bull, ganou unha maneira nova de ver as cousas, cos seus formalismos, co seu catecismo. O seu elixido non era calquera, era dos deles, do perfil físico e psicolóxico das campañas que anuncian Red Bull no mundo enteiro para un público novo, intrépido e botado para diante. Gana a fórmula 1 e o prestixio de quen cubra a aposta para ganarlle a un galo máis.

PILOTO	BAH	AUS	MAL	CHI	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	XAP	COR	BRA	ABD	TOTAL
1 Sebastian Vettel	12 P	-P	25	8 P	15	18	-	12	25 P	6 P	15 P	15 P	-	12	18	25 P	-P	25	25 P	256
2 Fernando Alonso	25	12	-	12	18	8	4	15	4	-	25	18	-	25 P	25 P	15	25	15	6	252
3 Mark Webber	4	2	18 P	4	25 P	25 P	15 P	10	-	25	8	25	18 P	8	15	18	-	18	4	242
4 Lewis Hamilton	15	8	8	18	-	10	25	25 P	18	18	12	-	25	-	-	10	18	12	18	240
5 Jenson Button	6	25	4	25	10	-	18	18	15	12	10	4	-	18	12	12	-	10	15	214

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Red Bull Racing	RB6	Renault	Webber / Vettel	Red Bull
2	Vodafone McLaren Mercedes	MP4/25	Mercedes	Hamilton / Button	Vodafone
3	Scuderia Ferrari Marlboro	F10	Ferrari	Massa / Alonso	Santander

A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN

1950
2010

Bibliografía

>> Bibliografía

- Acerbi, Leonardo (2005). *Ferrari. All the cars*. Haynes
- Baghetti, Giancarlo / Barbieri, Tiziano M. (1968). *Les courses et leurs techniques*. Marabout service
- Barros, José Miguel (2000). *Fórmula 1 2000*. V12
- Beltoise, Jean-Pierre / Boudassou, Bénédicte (2000). *Sport Automobile. L'histoire et la pratique des différentes disciplines*. EPA
- Block, Czeslaw / Jezewski, Wieslaw (1981). *Diccionario técnico ilustrado del automóvil en seis idiomas*. ETAI
- Brian, Rodrigo C. (2005). *Los 100 mejores pilotos de Fórmula 1*. Cahoba
- Burchkalter, Patrice / Galeron, Jean-François (1992). *Todo sobre la Fórmula 1 1992*. Cúpula-CEAC.
- Burgess-Wise, David (1999). *The ultimate Racing Car Book*. Dorling Kindersley
- Burgess-Wise, David (2000). *Nueva enciclopedia ilustrada. Automóviles*. Edicomunicación
- Camus, Martine (1978). *Ronnie Peterson, La race des seigneurs*. Société Int. Presse Édition
- Camus, Martine (2004). *Didier Pironi, La flèche brisée*. Éditions du Palmier
- Cancellara de Abreu, Duarte (2004). *Nos bastidores da F1*. Prime Books
- Candini, Dante (1999). *Annuario della Formula 1 1950-2000*. Edizioni Il Fiorino
- Canseco, Marco (2002). *Michael Schumacher. Ferrari encontró su fórmula*. Recoletos
- Casamassima, Pino (1998). *Storia della scuderia ferrari*. Giorgio Nada Editore
- Casucci, Piero (1987). *Automóviles de competición*. Espasa-Calpe
- Chambert-Protat, Arnaud (2003). *Grand Prix de Monaco. Les coulisses*. ETAI
- Chimits, Xavier (1989). *F1 Tous les champions du monde*. Éditions du Montparnasse
- Chimits, Xavier / Granet, François (1995). *Renault Fórmula 1. El libro de la competición*. Renault SA
- Clark, Jim (1966). *Jim Clark*. Marabout service
- Cohin, Edmon (1982). *L'Historique de la course automobile 1881-1977*. Éditions Larivière
- Coppini, Mauro (dir.) (1999). *50 anni di Formula 1*. Domus
- Corsini, Débora (1997). *Racing Words. Motorsport multi-lingual dictionary*. RW Traduction
- Corsini, Débora (1998). *Racing words. International Racing circuits guide '98*. Débora Corsini
- Cortadellas, Jordi (ed.) (2003). *Grand Prix. Mitos de la Fórmula 1. 50 años de Fórmula 1 (2 vols.)*. RBA
- Costas, Paco (resp.) (1999). *50 años de Fórmula 1. Motor 16*. Legal Informatic
- Costas, Paco (2001). *La década mágica*. Marina Producciones
- Crombac, Gérard (1999). *Les années Fangio 1950 - 1955*. ETAI
- Crombac, Gérard (2001). *Les années Clark 1956 - 1965*. ETAI
- Crombac, Gérard (2007). *Gérard "Jabby" Crombac en première ligne. Mes 578 Grand Prix de Formule 1*. Anthèse
- Cooper-Evans, Michael (1967). *Les secrets de la Formule 1*. Marabout service
- D'Alessio, Paolo (2002). *Fórmula 1. Competición*. H. Kliczkowski
- D'Alessio, Paolo (2003). *Michael Schumacher*. H. Kliczkowski
- D'Alessio, Paolo (2005). *Les plus grands champions de la Formule 1*. EPB
- Danheux, Xavier (adapt.) (2003). *Le meilleur de MotorSport*. Chronosports
- De Castro, Miguel (1969). *Historia del automóvil*. CEAC
- De la Rosa, Pedro (2007). *¿Quieres ser... piloto de Fórmula 1?* edebé
- De Laborderie, Renaud (1988). *Les super de la formule 1*. Solar
- De Syon, Joëlle (1987). *Les premiers fous du volant*. Slatkine
- Des Gayets, Bruno / Marguerat, Olivier (dir.) (2001). *Renault F1, Drivers Story*. Wake Upp Éditions
- Deschenaux, Jacques (2005). *Grand Prix Guide 1950-2004*
- Domenjoz, Luc (1999). *El año de la Fórmula 1 1999-2000*. Chronosports
- Domenjoz, Luc (2000). *El año de la Fórmula 1 2000-2001*. Chronosports
- Domenjoz, Luc (2002). *El año de la Fórmula 1 2001-2002*. Chronosports
- Dro, Pascal (2001). *Les riches heures de la Formule 1*. Mango Sport
- Fangio, Juan Manuel / Carozzo, Roberto (2002). *Fangio. Cuando el hombre es más que el mito*. Ediciones de la Fundación Juan Manuel Fangio
- Farré, Gerard / Vergés, Àlex (2003). *Grand Prix. Mitos de la Fórmula 1. El gran libro de los campeones*. RBA
- Fernandes, Jean-Sébastien / Quélen, Bruno (1998). *Seigneurs et forçats de la Formule 1*. Calmann-Lévy
- Ferrari, Enzo (1989). *Piloti, che gente...* Conti Editore
- Galeron, Jean-François (2001). *Formule 1 coté Paddock*. Chronosports
- Gaston, Pierre (1997). *Campeones del mundo. 20 años de Renault en F1*. Gallimard
- Gifford, Clive (2006). *A todo gas. La enciclopedia de los deportes del motor*. SM
- Gill, Barrie (1968). *Les grands de la formule 1*. Verviers. Marabout service



A Fórmula 1 SEN REPARO NINGÚN



- Gómez, Juan Francisco (2000). *Fórmula 1. 50 años de Historia* (4 vols.). Ediciones Fórmula1
- Guzzardi, Giuseppe / Rizzo, Enzo (2001). *Cento anni di automobilismo sportivo*. White Star
- Hazan, Philippe (1978). *Les meilleurs de la Formule 1*. Éditions Olivier Orban
- Henry, Alex (1996). *Os grandes duelos da Fórmula 1*. Talento
- Hughes, Mark (2009). *The complete unofficial encyclopedia of Formula One*. Hermes House
- Ibáñez, Francisco (2006). *Mortadelo. Especial Fórmula 1*. Ediciones B
- Jones, Bruce (ed.) (2001). *The ultimate encyclopedia of Formula One*. Carlton
- Kapadia, Behram (2004). *Formula One. The story of Grand Prix Racing*. Silverdale Books
- Lauda, Niki (1976). *La course et moi*. Solar
- Lauda, Niki (1986). *300 à l'heure*. Robert Laffont
- Lizin, Michel (2003). *Les 100 plus grands pilotes de rallye*. ETAI
- Macknigh, Nigel (1999). *Tecnología de la Fórmula 1*. CEAC
- Mansell, Nigel (1989). *Nigel Mansell Challenge*. Ergo press
- Marchini, Guido (1998). *Curso de conducción deportiva*. Editorial de Vecchi
- McBeath, Simon (2000). *Aerodinámica del automóvil de competición*. CEAC
- Ménard, Pierre (2003). *La grande encyclopédie de la Formule 1* (2 vols.). Chronosports
- Ménard, Pierre / Vassal, Jacques (2004). *Niki Lauda, l'anticonformiste*. Chronosports
- Morelli, Michel (2000). *Mercedes en compétition*. ETAI
- Parga, Alfredo (1998). *Los días de Reutemann*. CEAC
- Parmentier, Frédéric / Haas, Albéric (1996). *1000 imágenes de Ferrari*. Editores
- Pascal, Dominique (2000). *Le dictionnaire des pilotes de Formule 1*. ETAI
- Pascal, Dominique (ed.) (2001). *L'automobile de A à Z*. Du May
- Prost, Alain / Moncet, Jean-Louis. / Bakalian, Bernard (1989). *Padrone del mio destino. Il castello*
- Prost, Alain / Rousselot, Pierre-François (1992). *La conducción de competición*. Martínez Roca
- Puyal, Robert (2005). *Renault, La course en tête*. Timée-Éditions
- Rendall, Ivan (1995) *Bandeira da vitória. História do automobilismo*. AutoSport
- Rives, Johnny (1996). *La Formule 1*. Éditions de l'Olympe
- Rives, Johnny et alii (1999). *50 ans de Formule 1. 1950 - 1999* (2 vols.). L'Équipe
- Rives, Johnny / Giuntini, Anne / Chambert-Protat, Arnaud (2002). *Les grands constructeurs dans la course 1989 - 1999*. ETAI
- Rizet, Dominique (1998). *100 ans de passion automobile*. Mazarine
- Rosinski, José (1972). *La formule 1 moderne*. Planète
- Roy, Jean-Luc (1989). *Dans les coulisses de la Formule 1*. Éditions Albin Michel
- Santos, Francisco (1994). *1994-1995. Fórmula 1*. CEAC
- Santos, Francisco (1995). *1995-1996. Fórmula 1*. CEAC
- Santos, Francisco (1996). *1996-1997. Fórmula 1*. CEAC
- Santos, Francisco (1997). *1997-1998. Fórmula 1*. CEAC
- Santos, Francisco (1998). *1998-1999. Fórmula 1*. CEAC
- Santos, Francisco (1998). *Ferrari*. CEAC
- Santos, Francisco (1998). *Ayrton Senna. Cúpula*
- Santos, Francisco (1999). *1999-2000. Fórmula 1*. CEAC
- Santos, Francisco (1999). *Ayrton Senna. Saudade*. Edipromo
- Santos, Francisco (2003). *Grand Prix. A história da fórmula um*. Talento
- Schlegelmilch, Rainer W. / Lehbrink, Hartmut (1993). *Grand Prix. Fascination Formula 1*. Könemann
- Schlegelmilch, Rainer W. / Lehbrink, Hartmut (1994). *Portraits of the 60s Formula 1*. Könemann
- Schlegelmilch, Rainer W. / Lehbrink, Hartmut (1998). *Grand Prix de Monaco*. Könemann
- Schlegelmilch, Rainer W. (2002). *Ferrari*. Feierabend
- Schlegelmilch, Rainer W. / Spurring, Quentin (2005). *Formula 1 in camera 1980-89*. Haynes
- Seara, Victor (2005). *Fernando Alonso. Una estrella del mundo de la Fórmula 1*. La esfera de los libros
- Sire, Denis / Pac, William (2003). *Indianapolis, courses de légende T.I.* Dragon éditions
- Smith, Bruce (2004). *The rough guide to Formula 1 2004*. Rough Guides
- South, David W. / Dwiggin, Boyce H. (1999). *Diccionario de automoción*. Paraninfo
- Stewart, Jackie / Dymock, Eric (1970). *Grand Prix*. Solar sport 2000
- Stewart, Jackie / Manso, Peter (1972) *Plus vite, plus vite, plus vite*. Solar sport 2002
- Tipler, John (2005). *Racing cars*. Amber books
- Trombini, Julien (2008). *Comprendre la Formule 1*. ETAI
- Valenzano, Gino / Torriani, Franco (1974). *I re del volante*. Edizioni MEB
- Vandone, Fabiano (1995). *Senna-Clark. Due miti a confronto*. Giorgio Nada
- Vandone, Fabiano (1996). *I protagonisti della F1. Tecnica, tattica e psicologia dei piloti*. Edidea
- Viaplana, Josep (2004). *Fórmula Alonso. Así se hace un campeón (Sport)*. EDECASA
- Watkins, Sid (1996). *Viver nos limites*. Edipromo.
- Wauters, Jacques (2002). *60 voitures des années 60*. La sirène

>> Revista

- Autopista. Especial Fórmula 1* (1998-2004)
- F1-50. Fórmula 1. 50 años dorados*. F1-50 (1998)
- F1 Racing* (1-142). B&B Media Iberica / MC Ediciones (1999-2010)
- Sport Auto* (442-587) Mondadori Magazines (1998-2010)

>> DVD video

- Anatomía de un equipo de Fórmula Uno*. Discovery Communications (2008)
- Fórmula 1. Pilotos de leyenda* (8). Círculo Digital (2005)
- La gran aventura de la fórmula 1* (15). Marca Recoletos (2007)
- Los secretos de la Fórmula 1* (2). Discovery Communications (2004)
- The Grand Prix Collection. Formula one 1972*. Duke (2004)

>> Web

- cronicasf1.com
- engineeringf1.free.fr
- f1-legend.fr
- grandprix.com
- motoresenv.com
- pilotosmuertos.es
- statsf1.com
- thef1.com
- wikif1.org
- wikipedia.org



Superb Combi

Aínda máis práctico

Probamos unha das unidades do novo familiar da marca Skoda, o Superb Combi, que o concesionario Brea Automoción puxo ao noso dispor.



Cun motor de 170 cv e tracción ás catro rodas, este modelo é quen de mover con soltura unha carrozaría de 4,84 metros de longo

Cun motor turbodiésel de 170 cabalos e tracción ás catro rodas, este Superb Combi é quen de mover con soltura unha carrozaría de 4,84 metros de longo e 1,82 de ancho. As súas dimensións exteriores son case calcadas ás da berlina da que deriva.

Como xa apreciamos na versión "non Combi", no interior combínase o clasicismo coa ergonomía cun resultado práctico e uns acabados de calidade e sufridos para un trato cotián. A localización de tódolos mandos é moi intuitiva, algo ben salientable nunha categoría de vehículos cun equipamento tan extenso.

A dinámica deste vehículo é moi semellante á versión anterior (xa probada por SPRINT MOTOR), cunha afouteza extraordinaria en estrada e unha grande calidade de rodadura. A tracción total é "intelixente", tan só se conecta cando detecta perdas de tracción, polo que minimiza consumos e permite un comportamento semellante a un tracción dianteira convencional.



Espazo

Abofé, prima a comodidade de marcha sobre a firmeza, pero non abanea máis da conta a ritmo alegre en tramos de curvas. Inscríbese de maneira doada nas curvas malia ás súas medidas e ao seu peso. Amais

disto, posúe unhas reaccións sans e intuitivas. Cómpre engadir que o chasis é tan bo que permitiría perfectamente un 50% máis de potencia sen ver comprometidas as súas reaccións... vai realmente sobrado.

■ LUIS PENIDO | TEXTO
■ L. PENIDO/SPRINT MOTOR | FOTOS

DESGUACE ECOLÓXICO

Trameve

TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHÍCULOS

www.trameve.com

Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña



GRUPO COGARNI
Grupo de Empresas S.L.



- 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@kogarni.es



Seguridade

En canto a seguridade EuroNCAP amosan p...
ción (cinco estrel...
a cabo po...
exempl...
sis...

Equipamento

No referente ao equipamento, deberemos elixir entre tres acabados: *Confort*, *Ambition* ou *Elegance*. Mesmo a versión máis básica vén abondo completa, podendo personalizar os elementos do equipo até límites abraiantes. Subliñar que a unidade probada equipaba o asistente de aparcamento Park Asisst, dispositivo que localiza posibles espazos de aparcamento (descartando os que son insuficientes), e movendo de maneira automática o volante a un e outro lado, o condutor só ten que introducir a marcha adiante ou atrás seguindo as instrucións que nos dá o coche. Até hai ben

pouco isto sería "ciencia ficción". Para os incrédulos precisamos que: en distintas situacións ao longo da proba, o sistema funcionou e nunca conseguimos enganalo.

Se tiveramos que configurar un Skoda Superb Combi, trataríamos de incluír a *deliciosa* caixa de cambios DSG pola comodidade e eficacia que reporta aínda que, polo de agora, non está dispoñible coa tracción integral e a mecánica de 170 cabalos.

A verdadeira virtude deste modelo reside no seu prezo, xa que dende pouco máis de 22.000 euros poderemos ter no garaxe un

coche á altura de outros moitísimo máis custosos. Sen dúbida é unha opción moi intelixente.

A versión Combi deste modelo conserva a súa maior propiedade: unha relación calidade-prezo-prestacións case insuperable.

ficha técnica

Motor:	2.0 TDI
Cilindrada:	1.968 cc
Estrutura:	4 cilindros en liña
Inxección:	electrónica directa Common Rail
Potencia máxima en cv / rpm:	170 / 4.200
Par motor en Nm CEE / rpm:	350 / 1.750 - 2.500
Tracción:	4x4
Caixa de velocidades:	manual
Número de velocidades:	6
Freos dianteiros / traseiros:	discos ventilados / discos
Lonxitude total:	4.838 mm
Número de prazas:	5
Volume maleteiro (litros):	633
Combustible:	gasóleo
Capacidade do depósito:	60 litros





idade, as probas desenvolvidas pola para este modelo a máxima puntuación), resultado do gran esforzo levado pola marca. Neste senso, citamos como os nove *airbags* e faros bi-xenon con sistema de alumbeado adaptable que forman parte do novo Superb.



A capacidade do maleteiro é impresionante

Interior e dinamismo

Freada e comportamento

Asemade hai que sinalar que non se descoloca en ningún intre, aínda que freemos en curva, a enerxía e seguridade que transmite raian a grande altura. Mesmo semella que pesa máis do real, xa que 1.670 quilos é unha cifra abondo contida a día de hoxe se atendemos: ás súas dimensións, á tracción total e ao seu elevado equipamento.

Con esta mecánica, o Superb Combi acelera de cero a cen quilómetros hora en nove segundos; pode consumir pouco máis de sete litros por cada cen quilómetros percorridos a un ritmo normal, nun percorrido mixto por cidade, estrada e autoestrada. A nivel de emisións, este modelo cumpre a normativa Euro 5.

Prezos	
SuperCombi 1.4 TSI (125 cv) Confort:	24.520 euros
SuperCombi 3.6 V6 FSI (260 cv) Exclusive DSG 4x4:	40.300 euros

Como xa apreciamos na versión "non Combi", no interior combínase o clasicismo coa ergonomía cun resultado práctico e uns acabados de calidade e sufridos para un trato cotián. A localización de tódolos mandos é moi intuitiva, algo ben salientable nunha categoría de vehículos cun equipamento tan extenso.

A dinámica deste vehículo é moi semellante á

versión anterior (xa probada por SPRINT MOTOR), cunha afouteza extraordinaria en estrada e unha grande calidade de rodadura. A tracción total é "intelixente", tan só se conecta cando detecta perdas de tracción, polo que minimiza consumos e permite un comportamento semellante a un tracción dianteira convencional.

Abofé, prima a comodidade de marcha sobre

a firmeza, pero non abanea máis da conta a ritmo alegre en tramos de curvas. Inscríbese de maneira doada nas curvas malia ás súas medidas e ao seu peso. Amais disto, posúe unhas reaccións sans e intuitivas. Cómpre engadir que o chasis é tan bo que permitiría perfectamente un 50% máis de potencia sen ver comprometidas as súas reaccións... vai realmente sobrado.



Aínda que freemos en curva, a enerxía e seguridade que transmite raian a grande altura

Lexus dá co son natural do bambú

Lexus, como marca de luxo que é, vai sempre á procura do perfecto. Desta volta, a casa pertencente a Toyota, vai na busca do son perfecto. Para isto, achega a posibilidade de configurar ao Lexus CT 200h cun sistema Premium Audio Panasonic de 6 ou 10 altofalantes.

O peculiar da novidade non é o dispositivo en si mesmo senón o material escollido, pois os altofalantes en cuestión disporán de dia-

fragmas de resina de carbón de bambú, planta orixinaria de Malaisia introducida en Europa polos portugueses no século XVI.

Lexus quixo apostar polas propiedades deste material (tamén coñecido como "aceiro vexetal" grazas á súa resistencia e flexibilidade) pensando no maior nivel de rendemento e no aspecto reciclable do mesmo. Pois este tipo de altofalantes, fabricados cun composto específico de fibra e resina de bam-



bú, teñen só unha espesura de entre 0,2 e 0,3 mm, feito que contribúe a aumentar o lixeiro de seu (nun 15% comparando co resto dos altofalantes) reducindo así o peso total do vehículo.

Asemade, hai que dicir que os altofalantes de bam-

bú que equipará o Lexus CT 200 h son un 20% máis tirantes que os convencionais, favorecendo isto ao aumento da velocidade de paso do son, dando como resultado un son máis natural e puro que os altofalantes de resina convencional.



Compostela Monumental sorteou o Dacia Sandero da campaña de Nadal

A santiaguesa **María del Carmen Toja Romero**, cliente habitual do casco histórico, é a gañadora do Dacia Sandero doado por **Dacia e Renault Caeiro** e que conformou o premio estrela da campaña de Nadal 2010/11 da Asociación Compostela Monumental.

María del Carmen, que realizou as súas compras de Nadal no establecimen-

to comercial **Diana Galos Decoración**, ubicado na Calderería, recibía a noticia por parte de **José Manuel Bello**, Presidente de Compostela Monumental, vía telefónica, tralo sorteo celebrado na Porta Faxeira e no que competía con máis de 370.000 papeletas. A man inocente nesta ocasión foi a de **Nava Castro**, Directora Xeral de Comercio da Xunta de Galicia.

Skoda no Rali Montecarlo

O equipo oficial Skoda participará cos seus dous equipos, os actuais campións, Juho Hänninen e Mikko Markkula, e os aspirantes, Jan Kopecký e Petr Stary. O proxecto Fabia Super 2000 de Skoda recibiu unha resposta moi positiva por parte dos importadores de Skoda en moitos mercados. Como resultado diso, no Rali Montecarlo veranse a algúns nomes importantes ao volante dun Fabia Super 2000.

O Rali Monte Carlo iniciarase o próximo 19 de xa-

neiro na zona próxima a Valence, Francia, e finalizará coas etapas especiais nocturnas nas montañas próximas a Montecarlo, a madrugada do 22 de xaneiro. Os pilotos enfrontaranse a un total de 13 tramos especiais (337 quilómetros de competición) e a máis de 1.000 quilómetros de seccións de estrada cunha meteoroloxía imprevisible, como é habitual nesta época do ano.



JR oterocaritón

RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL

Polígono Industrial del Tambre - Via Edison, 30

T 981 958 340 (8 líneas) - 981 958 342 (Pintura) Fax 981 958 341

15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA

www.oterocariton.com

STAR
SERVICIO TÉCNICO
AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL



Volkswagen Passat, o novo soño americano

Volkswagen escolle escenario para a estrea mundial do novo Passat, a primicia tiña lugar no Salón Internacional do Automóvil de América do Norte (NAIAS), levado a cabo do 10 ao 23 de xaneiro de

2011 en Detroit (Michigan). A nova entrega do Passat -fabricado en exclusiva para América na factoría de Chattanooga (Tennessee)- conxuga a técnica e o deseño alemáns coa bagaxe

conceptual de *Volkswagen of America*.

Estamos perante o Passat máis grande da historia, non só no que atinxe ao seu tamaño (4,87 metros) senón tamén ao luxo, á comodidade e ao rende-

mento achegados. O devandito modelo entra sen dubidar no eido pertencente á gama superior, a versión básica posúe unha ampla variedade de motores a elixir: un gasolina de 2,5 litros, cinco cilindros e 170 cv; un aforrador Clean Diésel TDI de 2,0 litros e 140 cv ou un gasolina de 3,5 litros, seis cilindros e 280 cv.

Volkswagen non esquece a seguridade, para isto dota ao Passat de diferentes mecanismos de protección como é o caso do dispositivo de control da presión das rodas, o sistema de control de estabilidade electrónico ESP, o ABS con asistente de freo, a axuda de arrinque en pendente (cambio manual), seis *airbags*... e todo baixo o acubillo dunha carrozaría ben segura.

O Volkswagen Passat comercializarase a partir de mediados de agosto de 2011 cun prezo de arredor de 20.000 dólares americanos.



www.grupobrea.com



RÚA DO CRUCEIRO, 99 - A PULLEIRA - 15705 SANTIAGO DE COMPOSTELA

REVOLUTIONAIR

**LA VERDADERA REVOLUCIÓN
ES DIVERTIRSE MÁS, CONSUMIENDO MENOS
CON EL NUEVO 500 TWINAIR GANAMOS TODOS**



**TWINAIR
EL MOTOR DE GASOLINA MÁS ECOLÓGICO DEL MUNDO***
25% más potencia, 15% menos consumo, 15% menos emisiones**

VEN A TU CONCESIONARIO Y CONDUCE LA REVOLUCIÓN

* 87% en torque a 2.000rpm • 80 CV con tecnología MultiAir • Consumo: 4,1 l/100km y 60 g/km de CO2 • Euro 5 con Start/Stop de serie
** Según la NEDC Standard
*** Comparado con 1000 1.2 gasolina



Mini e Sordo

Retorno e ocasión



Sordo e Vallejo comezarán en Sardeña co Mini WRC

>> Sordo e Meeke: de rivais a compañeiros



Sordo e Meeke forman o tándem de Mini no seu retorno ao Mundial

O ano 2005 supuxo unha inflexión nas súas carreiras. Ámbolos dous loitaban polo mundial Júnior, un chanzo que permitía metas maiores. Sordo acadou catro triunfos parciais e levouse o título. Meeke, que venceu nun rali, tivo que contentarse coa terceira praza final, superado mesmo polo seu compatriota Guy Wilks.

Diferentes foron despois as súas traxectorias. O español pasou a defender as cores de Citroën no WRC, onde acadou un total de 29 podios, pasando a rentes dunha vitoria que estivo

preto pero que non puido chegar. O británico buscou a vida noutros eidos, como foi o *International Rally Challenge*, onde cun 207 S2000 da filial inglesa de Peugeot obtivo o título no ano 2009 e a terceira praza no 2010.

Arestora Sordo e Meeke unen os seus destinos co WRC de Mini, co importante apoio de BMW detrás do proxecto. Disporán dun coche que tamén probaron Gronholm o Markko Martin, cunha preparación mecánica que correrá da man de Prodrive, co experimentado e polémico David Richards na dirección do proxecto.

Agasallo de Reis para o cántabro Dani Sordo, tamén para o seu navegante, o lucense Diego Vallejo. No serán do pasado día 5, Mini -marca do grupo BMW- confirmaba de forma oficial a fichaxe do piloto español, que desta maneira comeza unha nova andaina no WRC, tras cinco anos baixo as cores de Citroën.

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Sordo, que xa estivera a experimentar co Mini WRC nas pistas de terra e estradas de asfalto da illa italiana de Sardeña, asinou un contrato para un total de seis carreiras no 2011. Asemade, o de Cantabria fixo o recoñecemento de todos aqueles ralis que puntuaban no 2012, pois nesa tempada o *Team Mini* fará a totalidade das probas existentes no calendario de ralis a nivel mundial.

Novo paso pois para o piloto de Torrelavega, que buscará coa firma bávara o seu primeiro triunfo absoluto no eido mundial, aínda que a actual tempada será máis ben de probas e posta a punto do modelo *Countryman* na súa versión de carreiras, procurando ser un rival incómodo para as marcas que loitarán polo título: Citroën, co novo DS3, e Ford, que aposta polo coñecido Fiesta, agora en versión WRC. e polémico David Richards na dirección do proxecto.

>> O pequerrecho dos 60



O pequeno Mini venceu tres veces en Monte Carlo

Na historia pasada das carreiras –a actual comezarase a escribir en maio, dende o rali de Sardeña– o modelo Mini ten tamén o seu sitio, enriquecido por diversos éxitos. Creado no ano 1959 o utilitario de Morris non deixou pasar moito tempo para incorporarse ao mundo da competición. Así, no rali dos ralis -Monte Carlo- acadou tres vitorias absolutas: a primeira delas en 1964 da man de Paddy Hopkirk, e dúas máis nos anos 65 e 67. Con todo, tamén foi o epicentro dunha descualificación no ano 66, por considerar os membros do ACM que a cor dos faros non era a regulamentaria, vencendo o Citroën

do finés Toivonen, que rexeitou o seu trofeo.

Nos anos 60 e 70, a nivel galego, o Mini foi o coche ao que recorreron senlleiros pilotos para iniciarse no mundo da competición, tomando como exemplo o caso do profesional Beny Fernández. Emporiso, nos últimos anos diversos pilotos portugueses, como: Gilberto Pinto, João Batista ou João Pires, pilotaron este modelo para liderar moitas veces o apartado de históricos, sobre todo en subidas de montaña. Outro recurso das últimas tempadas foi o slalom, onde certos pilotos apostaron polo Mini para a división máis pequena, a I.

Zanini e Millares no Autosport da Pastoriza



Interesante xornada de formación a que se prevé para o vindeiro sábado 29 de xaneiro nas instalacións do circuíto da Pastoriza, na comarca lucense da Terra Chá.

Nun circuíto de 1,2 quilómetros, con rego incluído para simular condicións adversas de adherencia, os interesados poderán aprender de todo un "mago" do volante: Antonio Zanini. Deste xeito, o veterano piloto catalán (campión de Europa e España de ralis), compartirá cos asistentes toda a súa bagaxe aos mandos dun clásico do ano 1974 como é o Ford Escort MK 1 con 175 cv de potencia.

Esta xornada -que conta coa organización de *Millares Autosport* e da escola de condución PTC- denomínase *Rallye Legend Experience* e desenvolverase o citado día 29 entre as 9:00 e as 18:30 do serán. Os/as que desexen participar neste encontro poden acadar máis información no seguinte teléfono: 981 108 319, ou ben no enderezo electrónico info@millares-autosport.com

Primeiros campións galegos de Clásicas: Santiago Mosquera (motos) e Felipe Viso (scooters)

Santiago Mosquera -Peña Motorista Monte Pedroso (Santiago de Compostela)- impúxose no primeiro Campionato galego de Clásicas ao gañar as dúas mangas da cuarta e derradeira proba no circuíto *Go Kart* de O Porriño (Pontevedra).

Este campionato, creado este ano pola Federación Galega de Motociclismo, vén de converterse nun marabilloso xeito de recuperar o espírito de competición das marcas españolas máis punteiras do mundo: Ossa, Montesa e Bultaco.

Servíndose dos seus sinxelos motores motocilíndricos de dous tempos, os pilotos foron quen de facer gozar aos seareiros nunhas fermosas carreiras ao longo desta tempada.

Clasificación final do Campionato:

- 1º- Santiago Mosquera Paz (Bultaco)
- 2º- Adrián Hermida Ceal (Ossa)
- 3º- José L. Piñeiro del Río

Club Vencedor:

Peña Motorista Monte Pedroso (Santiago de Compostela)

Presentado o novo Ford Fiesta RS WRC 2011

No marco do salón de competición Autosport International que se celebra este mes en Birmingham, Ford Motor Company desvelou o aspecto e decoración do novo Ford Fiesta RS WRC que participará no Campionato do Mundo FIA de Ralis de 2011.

Mikko Hirvonen, piloto do Ford Abu Dhabi World Rali Team e Gerard Quinn, director de motorsport de Ford Europa, mostraron a vistosa ropaxe do Fiesta RS WRC no que destaca unha atractiva com-

binación de cores. Abu Dhabi, socio do equipo dende 2007, continúa co seu apoio durante 2011 e a súa marca segue cla-

ramente presente nesta nova decoración. Ademais, o piloto dos Emiratos, Khalid Al Qassimi,

conducirá un terceiro Fiesta RS WRC para apoiar aos seus compañeiros de equipo Mikko Hirvonen e Jari-Matti Latvala.





O segundo de Pérez-Velasco

Segundo título para Pérez e Velasco

Asturiano de ralis

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO
 ■ M.C./FEDERACIÓN ASTURIANA | FOTOS

Un total de sete ralis constituíron o calendario asturiano de ralis: probas instauradas e prestixiosas, outras máis novas e algunhas recentes... como é o caso de Pravia, que cumpría dous anos. Dicar que o título ía parar de novo a mans do piloto de Colunga -Jonathan Pérez- que compaxinou o cam-

peonato do Principado co estatal de asfalto. Pérez (afincado en Lugo por razóns de traballo) venceu nas citas de: Boal, Grado e Montaña Central, o que sumado a outros postos de honra lle permitiu renovar o cetro do 2009 (daquela a mandos dun Clio R3, desta cun efectivo Peugeot 207 S2000).

Os principais adversarios do campión foron dous de-

portistas con traxectoria ben dispar. Dunha banda o novo José Antonio Suárez "Cohete" -o piloto de Pravia- tamén cunha actividade moi completa no 2010, que contou co de Ponteareas -Cándido Carrera- como navegante. Asinou catro podios e venceu no rali de casa, o que lle deu o subcampeonato aos mandos dun EVO X. E doutra banda temos ao veterano

Jesús Fernández "Tano", centrado este ano nos ralis. O de Mieres -ao volante do senlleiro e espectacular Subaru WRC- foi o mellor en Arroes, o que engadido a outras prazas de caixón fixo que obtivera a terceira praza final. As vitorias restantes foron para o catalán Marc Blázquez, primeiro na manga de Tineo cun Mitsubishi Lancer, e para Alberto Hevia, que liderou en Llanes co seu Škoda (proba que contaba do mesmo xeito para o campionato de España).



Ano completo para "Cohete" Suárez, que obtivo o subcampeonato asturiano



Jesús Fernández "Tano" non puido ir alén do terceiro posto final

Talleres BASTON

MECÁNICA EN GENERAL
 Plus Servicios: nº 23 -
 Tlxos: 981 570 182 / 981 580 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
 Tlxos: 981 521 779 - 981 521 498

Especialista en ABS e Inyección
 Vehículos 4x4 y accesorios especiales
 Preparación vehículos de competición y accesorios racing



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

TerreMoto





www.terremotocompostela.com

Tel. 981 561 302
 Santiago de Compostela

Reportaxe: Pedro Luís Castañón López



O nacional de CM, primeiro paso de Castañón Jr. no automobilismo de velocidade

De casta venlle ao galgo

Pais pilotos e fillos que seguen, con matices, a súa mesma actividade deportiva existen no deporte do motor uns cantos exemplos. Un dos baluartes do automobilismo compostelán -Pedro Luís Castañón- coída agora da carreira sobre rodas do seu fillo, un dos expoñentes galegos na especialidade de pista. Coñezamos máis de preto a un piloto novo, que xa salienta malia aos atrancos habituais deste deporte.

Sprint Motor: Cales foron as razóns para iniciarse neste *mundiño*?

Pedro Castañón Jr.: Pola influencia dun amigo que xa competía en *karting*, que me insistiu moito. Chámase Víctor Senra e non precisa presentación. Despois tiven que convencer ao meu pai. Un día levoume ao circuíto de Mosteiro para probar un *kart* de Paco Outeda (co fin de ver se me asustaba). Debeu parecerlle que non o facía mal e pouco tempo máis tarde adquirimos un de segunda man. Así comezaron as cousas, logo coñecín a Carlos Antas -o noso adestrador- e posteriormente a Guillermo -importador de *Swiss Hutless*- que nos fixeron máis doados os pasos iniciais.

S.M.: Na súa aínda escasa traxectoria tivo que ver a figura do pai, contrastado piloto de ralis e montaña?

P.C. Jr.: A verdade é que non. O meu pai sempre me mantivo á marxe da súa

afección e nunca me interesaron os deportes de motor. Gústame correr pero non me gusta ver correr, son un seareiro algo raro. O que si influíu del foi ver como era quen de correr durante vinte-cinco anos sen case medios. Coido que fixo moito co material que tiña, que sempre foi usado e nada punteiro.

S.M.: Que atrancos se dan para un piloto galego que aposta por correr en circuitos?

P.C. Jr.: Principalmente ter que desprazarse a sitios bastante afastados de Galicia, tanto para adestrar coma para competir. Aquí non hai tampouco preparadores ou asistencias especializadas. Por citar un exemplo, a xente que forma parte do meu equipo (que son madrileños) levan absolutamente de todo para afrontar calquera problema, dende fibra para reparar a carrozaría até un aspirador que saque a terra que

queda no coche no caso de saírse nalgunha *puzolana*.

S.M.: É Santiago de Compostela un bo lugar para atopar patrocinios ou hai que chamar a portas doutras localidades?

P.C. Jr.: A xeito de exemplo, nos contamos coas empresas compostelás; é o caso de: Noyamóvil (que xa nos apoia dende o *karting*) ou Talleres Amio (esta por un tema de amizade familiar). O resto son patrocinios de Madrid, con iso xa digo abondo. Ás firmas de aquí só lles interesa que corras en Galicia, polo que axudan moi pouco aos que competimos fóra. A maiores están os que te ven como un becho raro por pedir patrocinios tan altos coa crise existente e por dedicarte a outra cousa que non sexa o fútbol.

S.M.: A experiencia en circuitos españois permite a Pedro Luís falar de instalacións. Como debería ser o tan desexado circuíto galego?

P.C. Jr.: Despois de competir nos principais trazados estatais -Alcañiz, Navarra ou Montmeló- penso que o circuíto debería ser técnico, con zonas rápidas e partes lentas, válido para coches e motos. Tamén é importante que teña boas instalacións (como as do citado trazado

NUEVO ŠKODA FABIA PASIÓN SIN LÍMITES

DESDE **9.250€** RADIO CD + MP3 AIRE ACONDICIONADO

SIMPLY CLEVER

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

navarro) para facer actividades varias tipo: *karting*, conducción en terra, etc. Non fai falla que sexa moi longo, con tres quilómetros abondaría, con variantes para categorías menores ou competicións nacionais. Coido que pensar en trazados para acoller F-1 ou semellantes é un erro.

S.M.: Gustaríalle correr en ralis ou montaña, as especialidades nas que salientou o seu pai?

P.C. Jr.: Ningunha das dúas modalidades me atrae moito, gustaríame seguir en

circuíto xa que gozo competindo coa xente directamente, aínda que non podo descartar que nun futuro corra noutra especialidade. No 2011, senón somos quen de vender o Nissan Primera, podería participar nalgunhas subidas do campionato de España e de Galicia de montaña.

S.M.: Para rematar, aínda que esteamos nos pasos iniciais de formación, cal é o soño de Castañón Jr. no automobilismo?

Tempada 2011: Os cartos, elemento clave

Detrás de calquera proxecto deportivo no mundo do motor están os orzamentos, os sempre necesarios cartos, máis cando se buscan destinos alén da Canda e do Padornelo, e máis se cabe nos complexos tempos de crise

como os que estamos a vivir nestes anos do século XXI.

"Descartamos a Fórmula Palmer Audi (campionato de monoprazas en circuítos ingleses, onde o pasado ano competiu o lucense Alonso Liste) que era a primeira opción que tiña-



Pedro Luís "pai" obtivo diversos méritos con coches de marcas ben diferentes

Pedro Castañón Escalera

Méritos varios... con medios escasos

Variada é a traxectoria do coñecido Pedro Castañón, hoxe retirado da competición e centrado na evolución do seu fillo. Os seus comezos remóntanse a finais dos anos 80 e comezos dos 90, acadando en 1991 a terceira praza na extinta Copa Seat Marbella. Un ano despois asinaba o subcampionato da promoción Mabor, aos mandos dun Peugeot 205 Rallye, para vencer na Challenge Citroën Galicia cun AX Sport en 1994.

Comeza despois unha relación coa firma Renault obtendo, ao volante dun Clio grupo N, a copa da firma do

rombo en Galicia, así como o subcampionato absoluto no galego de ralis (1996). Diversas circunstancias van empurrar a un cambio de modalidade, sendo a montaña a variante elixida. Nas subidas autonómicas logra cinco títulos no grupo P, entre os anos 2001 e 2006, servíndose de coches como: o Citroën ZX, o Xsara (co cal obtén tamén un título entre os turismos), ou o Seat León. A nivel nacional ten no seu haber varios postos de mérito nas subidas estatais de: Fito, Trassiera, Ubrique e Santo Emiliano, salientando igualmente os podios obtidos no rali do Botafumeiro (anos 96 e 98), onde foi segundo e terceiro de xeito respectivo.



P.C. Jr.: Poder competir nalgunha modalidade a nivel internacional, como pode ser o WTTTC ou o DTM. A Fórmula 1 está fóra das miñas perspectivas, sobre todo porque se precisan uns pa-

driños que te apoiem. Gustaríame chegar a ser un profesional do automobilismo, aínda que sei que o intre no que comecei a correr foi un dos peores (por mor da crise económica).

mos en mente, pero que non se vai organizar no 2011. Existe a posibilidade de compartir o volante dun Hyundai Coupé cun piloto de Madrid no estatal de resistencia, certame que coincide co Open de Prototipos. O custo non sería moi elevado, polo tipo de mantemento que esixe o coche xaponés, e pode ofrecer un bo grao de competitividade co novo regulamento na clase D2".

De tódolos xeitos -e cos pés no chan- vistas as circuns-

tancias actuais, Castañón Jr. considera que as principais opcións seguen a ser as xa recorridas. "Dunha banda o portugués de *karting*, cun novo Rottax Max DD2, que no 2011 ten carácter internacional e permite disputar as finais europeas e mundiais. E doutra, repetir co CM (para o cal xa temos cita a comezos deste mes de xaneiro), co gallo de probar no circuítu portugués de Braga as últimas evolucións achegadas polo noso adestrador Bango".



En catro datos



>> Pedro Luís Castañón López. Nado en Santiago de Compostela, ten 19 anos. Arestora cursa o bacharelato que compaxina cun Máster en Arte, Publicidade, Deseño e Edición.

>> Desde o punto de vista deportivo, a súa traxectoria aínda é curta. Centrado no mundo do *karting*, competiu durante dúas tempadas -nas carreiras de Portugal e o nacional de CM- aposta que desenvolveu a pasada tempada, onde cun material desfasado foi quinto na xeral final.



Dos karts aos CMs: semellanzas e diferenzas

Para Castañón Jr. o karting é: "unha moi boa escola pois afaite a cousas como o contravolante, a rodar rápido en grupo e ensina técnicas de adiantamento. O seu apartado negativo é a escasa repercusión que ten en Galicia ou

España, cousa que non ocorre en países europeos diversos -por exemplo Portugal- onde mesmo se dan carreiras en directo por televisión".

Semellanzas e -de certo- diferenzas, atopa o compostelán co mundo dos CMs,

esas lixeiras barquetas pensadas para pista pero que tamén existen nas subidas de montaña.

"As reaccións de ámbolos mundos son moi semellantes, aínda que no CM son máis esaxeradas por ter máis

potencia. É un paso axeitado para a xente que vén do mundo do kart, aínda que o principal problema é o custo. Así, só a inscrición en cada manga do campionato de España custaba o pasado ano 890 euros".

Más de 2000 m² de exposición · 15 días de prueba
Financiación a medida · 110 puntos de chequeo
Stock de máis de 200 modelos...

Brea
AUTOCASIÓN

T 981.55.77.00 · www.grupobrea.com
Ciudad del Transporte · Polígono del Tambre · Santiago



**Este mes
no te lo
regalamos,
pero casi**

B.M.W. 320 CD COUPÉ

14.900€



matrícula 7456 CWB

AUDI A4 2.0 TDI 140 CV.

16.900€



matrícula 1725 FRP

ALFA GT 1.9 JTD

10.800€



matrícula 8362 DGH

IBIZA TDI 5P.

7.900€



matrícula 3930 FMC

LEON TDI

10.300€



matrícula 5209 FMC

OCTAVIA TDI

13.500€



matrícula 6424 GGH

**NEVER
LOOK
BACK**



CITROËN DS3

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

EQUIPAMIENTO PERSONALIDAD MÚLTIPLE - COLORES INFINITOS - 18 COMBINACIONES DIFERENTES DE COLORES EN CARROCERÍA Y TETTO - COMPLEMENTOS DE PERSONALIZACIÓN EN RETROVISORES, MOLDURAS, TECHOS, LLANTAS E INTERIORES - VOLANTE Y ASIENTOS DEPORTIVOS - ESP - CONNECTING BOX - HIFI SYSTEM - LUCES LEDS DIURNAS - NAVEGADOR HY WAY

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



Novamóvil

SANTIAGO: Via Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre, 981 577 777 / MILLADOIRO-TEO: Crta. Santiago-Vigo, km, 4, 981 535 666. www.gruponoya.com

Chevrolet, 100 anos de rodeiras

Un século de existencia é tempo abondo para demostrar a valía ou resistencia de calquera. Así pois, se facemos unha viaxe no tempo e marcamos no reloxo de retorno un século atrás, apareceremos no ano 1911. Neste ano aconteceron numerosos sucesos a salientar, nacementos que marcaron o devir da historia, persoeiros que ficaron rexistrados no imaxinario colectivo (Álvaro Cunqueiro, Ernesto Sábato, Nino Rota, Ginger Rogers, Georges Pompidou, Ronald Reagan...). Tamén este é o ano de nacemento da marca americana de automóviles **Chevrolet**, todo un símbolo da cultura americana cuxas rodeiras deixaron pegada até día de hoxe.

Orixes

Chevrolet arrinca na cidade de **Detroit** (Michigan), estamos en novembro de **1911**. Atopamos detrás da idea a dúas figuras: o piloto de carreiras e enxeñeiro suízo **Louis Chevrolet** (1878-1941) e o fundador de General Motors, **William Crapo Durant** (1861-1947). Durant funda

General Motors (1908) ao tempo que Chevrolet labra a súa sona como piloto (récord de velocidade terrestre), é entón cando o empresario americano decide asociarse con Chevrolet. Esa unión dá como froito o primeiro modelo (creado polo piloto suízo), falamos do Series C Classic Six, cun motor de 4,9 l seis cilindros, 40 cv, velocidade punta de 105 km/h e un prezo de 38.500 euros. A partir dese intre, a oferta de coches e furgonetas viu un grande éxito debido á relación valor-prezo-rendibilidade que amosaban.

O logo



Unha marca sempre vai asociada a un logotipo. A historia do logo de Chevrolet foi ben curiosa, pois a idea xorde



O "final" de Chevrolet

nun cuarto de hotel parisien- se cando Durant -nunha viaxe de negocios- repara no papel das paredes, decide arrincar un anaco e gardalo na billeiteira para convertelo na imaxe da súa empresa. Deste xeito, esa especie de cruz que simboliza a Chevrolet (chamada "bowtie" ou gravata de lazo) usábase por vez primeira no ano 1913.

Marcando un estilo

Elementos como os aleiróns alzados do Chevy Bel Air, a creación do Suburban -primeiro SUV do mundo- ou o feito innovador de prestar atención á feitura das furgonetas (introdución de gardabarros traseiros lisos nunha camioneta convencional, zonas de carga con laterais rectos) foron algúns dos motivos da abraiante supervivencia da firma americana.

Malia aos resultados favorables acadados coa sociedade Durant-Chevrolet, as diferencias entre os fundadores ían medrando. En 1915 Durant merca as accións de Chevrolet, feito que lle reporta beneficios e lle permite facerse cunha boa parte de General Motors (sendo Chevrolet unha división da empresa). En 1920 Durant vaixe de GM, funda outra empresa de automóviles e por mor da *Depresión do 29* fica en bancarrota. Morre en 1947. Os seus restos están no cemiterio de Woodlawn (barrio do Bronx). Asemade, a outra face da moeda -Louis Chevrolet- corre sorte semellante, pois tamén perde a súa fortuna no *Crac do 29* e volve á súa profesión de mecánico. Finado en 1941, Chevrolet está enterrado en Indianápolis (preto do circuíto que o viu triunfar).

HYUNDAI ix35

MEJOR COCHE DEL AÑO 2011



Gama ix35 desde 18.990€

¿Qué más se le puede pedir a un coche que empieza el año siendo el mejor?

5 estrellas Euro NCAP y 5 años de garantía sin límites de km.

- Airbags frontales, laterales y de cabeza (opcionales e instalados a petición)
- ABS + BAS + EBD + TCS + ESP con Roll-over Protection System
- Asistente de arranque en pendiente y control de cruces (ACC + ESC)
- Conexión auxiliar, USB + iPod MP3 y Bluetooth integrado
- Sistema de navegación fácil con vistas físicas y climatizador bizona

