A ACTUALIDADE DO MOTOR Santiago de Compostela – [MARZO05] Nº 97 - ANO X

Sprint MOTOR

Novo VW Polo

Novas >> Páxs. 5, 6 e 7

Sistema de visión nocturna >> Páx. 10

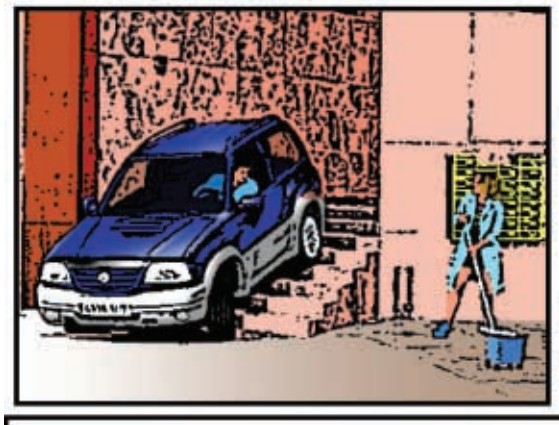
Competición >> Páxs. 12 e 13

Espirito deportivo.
Tecnoloxía vencedora.

Stilo Michael Schumacher.
Motor 1.9 16v. Multijet de 140 cv. Gama Stilo desde 11,900 €.
Ven ó teu concesionario, proba un Stilo, e participa no sorteo dun Fiat Stilo Michael Schumacher. Espérante ademáis fantásticas sorpresas. www.fiat.es

FIAT

NOYASTAR CONCESIONARIO OFICIAL Exposicion e Taller: Polígono Industrial do Tambre • SANTIAGO - Tel.: 981 577 778



No a los teleféricos. No a los telesilla. No a los ascensores.

GRAND VITARA
Desde 17.495 €*

Hay un SUZUKI GRAND VITARA dentro de ti.
Con aire acondicionado (climatizador versiones DLX), dirección asistida, elevalunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado, audio CD integrado (excepto versiones base), ABS + EBD, doble airbag. Motores 2.0 L. turbodiésel 3p. y 5p. 1.6 L. 94 CV y 2.0 L. gasolina 3p. 128 CV.

GARANTÍA 3 AÑOS 3 ASISTENCIA
www.suzuki.es

Unidad mostrada en la foto: LHK83TELKAQ22. Consumo Extra-urbano (L / 100 Km.): 7,7. Emisiones CO2 (g / Km.): 224
*PVP válido en Península y Baleares para el Grand Vitara 1.6 L. gasolina base. Incluye I.V.A. e I.E.M. No incluye transporte, preentrega, pack básico ni gastos de matriculación.

SUZUKI Way of Life !

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

Esquézase de facer isto na súa casa

A non ser que sexa de Valadares claro; porque se é así, ten máis posibilidades de saber facelo. Nesta viguesa parroquia de Vigo chamada Valadares, a devoción polo mundo do motor é o contrasinal. De alí é Pablo Pazó, piloto-espectáculo do campionato galego de ralis que vén de sorprendernos coa súa última fazaña. A creación-transformación deste SEAT 850 que nas fotos se pode ver nun (pseudo) SEAT 850 rali. E mirade ben, porque do 850 o único que ten é a carrocería. O resto, os demais compoñentes do vehículo son feitos a man ou ben acoplados grazas ás pezas doutros vehículos.

Edu P. Lavandeira
TEXTO E FOTOS

¿Por onde comezar á hora de facer ou transformar un coche á man? Primeiro hai que ter o vehículo en cuestión. O SEAT 850.

Despois vén a selección do novo motor que vai ter o 850. Neste caso Pablo e os seus decantáronse polo motor dun Fiat Argenta Volumex 2000 c.c. carburación de... 135 CV. E aí xorde o dilema:¿como acoplar un motor 2000 onde vai un 850? Pois cortando o chasis e facendo un novo ou subchasis tubular no que poidan repousar os 135 CV. Así é como dun 850 con motor traseiro se pasou a un 850 con motor central de Fiat Argenta.

Pero iso non foi máis que o principio. Logo veu a adaptación dun motor de Fiat Argenta nun SEAT 850 coa caixa de cambios dun Renault 21. Para iso houbo que cortar a campá do cambio e soldarlle a do Renault 21 contra o motor do Fiat. Isto é, media campá de Fiat e media de Renault.

Pero non contentos con estas modificacións, houbo que montarlle ó 850 unhas suspensións de Renault 12 con amortiguadores de Volkswagen Golf II. Pero como aínda non era suficiente tamén se lle puxeron os freos e a bomba de freos dun SEAT 124 e a bomba de gasolina dun Renault 5 GT Turbo.

Iso sí, o mellor faltaba por chegar. Tamén se adaptou a variación das vieletas para que o xiro do volante fose rápido, menos de dúas voltas. Montouse na parte dianteira o depósito da gasolina, o radiador da auga, e a batería... ¿para que? Para equilibrar pesos.

Ademais, instalación eléctrica completa e en perfecto funcionamento, freo de man hidráulico, tubo de escape dende os colectores cara atrás feito a man, cristais traseiros de metacrilato e con peche rápido e como non, carrocería ancheada e con entradas de aire.

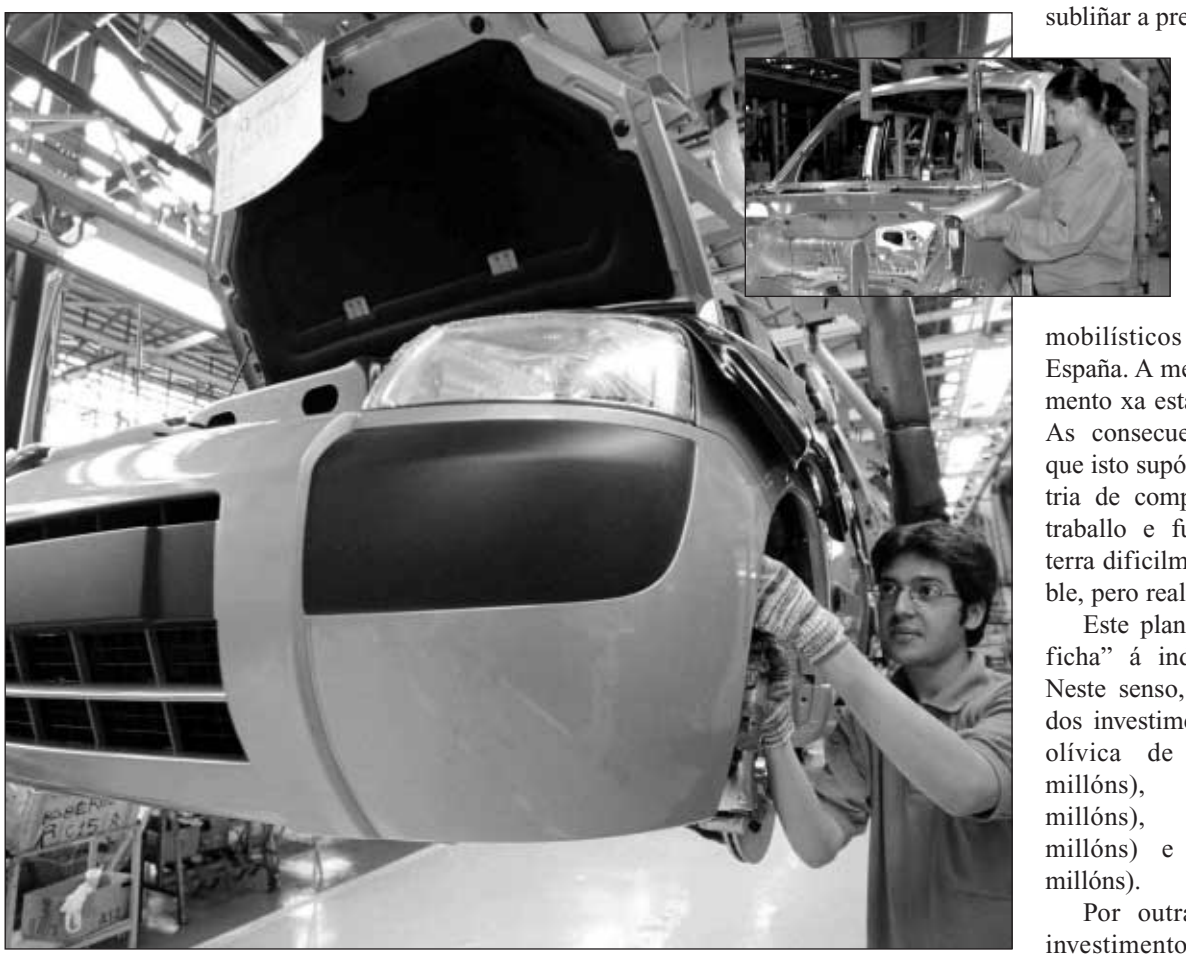
Por certo, o coche competiu en Sanxenxo, pero hai que modificarlle algún detalle que non quedou como debería.

Conclusión, 2 meses e medio de traballo, axuda dos colegas, moita gana e coñecemento de memoria do mundo do motor.

Polo tanto, esquézase de facer isto na súa casa.

As posibilidades da industria do automóbil en Galicia

Que a industria automobilística é un dos motores económicos do noso tempo é unha realidade indiscutible. Por iso, como galegos, temos que ter ben presente a importancia que ten este sector na nosa comunidade, empezando pola fábrica viguesa do Grupo PSA Peugeot Citroën ata os pequenos talleres independentes. Todo isto pasando polas distintas fábricas da industria auxiliar, os concesionarios oficiais e unha infinidade de establecementos directamente vencellados ó automóbil.



REDACCIÓN

Comezando polo "corazón" deste sector, o Grupo PSA Peugeot Citroën, hai que subliñar a previsión de investimento de 800 millóns de euros na factoría de Vigo, o que supón o plan máis ambicioso de cantos fabricantes automobilísticos operan en España. A metade do investimento xa está materializado. As consecuencias positivas que isto supón sobre a industria de compoñentes, traerá traballo e futuro para esta terra dificilmente cuantificable, pero real.

Este plan fixolle "mover ficha" á industria auxiliar. Neste senso, están anunciados investimentos na cidade olívica de Benteler (50 millóns), Denso (30 millóns), Antolín (18 millóns) e Gonvarri (27 millóns).

Por outra banda, estes investimentos reflicten as posibilidades de Galicia, nun momento onde os grandes avances tecnolóxicos e a forza dos mercados emerxentes, como os asiáticos, poñen en dúbida a rendibilidade de producir nos países occidentais coma o noso.

Centrados na área metropolitana de Compostela hai unha clara realidade do aumento de concesionarios e establecementos do sector nos últimos 10 anos. Tamén temos que facer referencia a carroceira Urovesa cun peso importante, sobre todo neses camións especiais e no seu todoterreo (o Hummer galego), sen esquecernos doutras factorías como Castrosúa ou Carrocerías Tambre.

A universidade, igual cás distintas Administracións, tamén ten moito que dicir neste tema, pois traballa estreitamente coas empresas para mellorar a formación e os intereses futuros desta industria, algo que repercutirá favorablemente sobre o benestar de tódolos galegos.

Por todo isto as distintas Administracións galegas deben estar atentas e apoiar o sector do automóbil en tódalas súas facetas. O seu potencial é un dos indicadores da economía do país.

Sprint MOTOR

Editor: Sprint Motor
Director: Xurxo Sobrino Morán
Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Juan P. Nartallo, Sevi Martínez, César Raña, Manolo Barreiro, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño e Rodrigo Medina.

Deseño e maquetación: *AURADISEÑO*
auradiseno@wanadoo.es

SPRINT MOTOR: Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458 • **sprintmotor@yahoo.es**

IMPRIME: Grupo Correo Gallego
Depósito Legal: C–138/97

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

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

¡Tenemos el bocadillo que más te gusta!
O REI DO BOCADILLO CERVECERIA
Bocadillos
Sandwichs
Hamburguesas
y Pollos Asados
Rosalía de Castro, 23 - Esq. Montero Ríos
Teléfono 981 590 538

Quen é quen no motor compostelán? Quen é quen no motor compostelán?

Quen é quen no motor compostelán

Pedro Hervés. Director xeral do Grupo Brea.

“Os nosos concesionarios son unha referencia en España polo alto grao de satisfacción do cliente”

Anxo Gonzalo
REDACCIÓN

“Temos un cadro de persoal comprometido coa calidade e o obxectivo é satisfacer ó cliente”

O Grupo Brea experimentou en pouco máis dun cuarto de século unha evolución meteórica. De ter 11 empregados e vender un cento de coches no 1979, pasou no 2004 a xestionar un cadro de persoal de 270 persoas e a comercializar 3.300 vehículos novos e 950 de segunda man. Ademais, nos talleres do Grupo entran 50.000 coches ó ano.

SM: Como foron os inicios do Grupo Brea no mundo do motor?

PH: *Comezou arredor do ano 1968 cunha pequena empresa de coches de alugamento sen condutor. Foise evolucionando e no 1979 inauguráronse as primeiras instalacións do polígono do Tambre, onde Brea Hervés operaba como axencia de Seat na venda de vehículos. O primeiro ano tiñamos 11 persoas no cadro de persoal e vendemos unhas cen unidades. As vendas foron en incremento e no 1983, cando xa comercializabamos uns 400 coches ó ano, nomeáronnos concesionario oficial. No 1984, Volkswagen mercou Seat e incorporamos as marcas Volkswagen e Audi, que nun principio tiñan un escaso mercado, con 100 Volkswagen e 15 Audis vendidos o primeiro ano.*

SM: Cales foron os seguintes pasos na evolución do Grupo?

PH: *No ano 1992, logo de que fose crecendo o volume de vendas, inauguramos Brea Motor e desdobramos en dúas instalacións as vendas de Volkswaggen e Audi e as de Seat. Volkswagen e Audi corrían a cargo de Brea Hervés e Seat pasou a Brea Motor. O ano 1999 foi crucial para o grupo. Abrimos Brea Motor Ribeira, o concesionario de Audi de Santiago, na estrada da Coruña, e tamén Autocasión, no polígono do Tambre, para comercializar os vehículos de segunda man recollidos no grupo. No 2000 abrimos Seat Pontevedra e no 2001 firmamos con Skoda como concesionario para Lugo (Ceao Motor) e tamén para a metade de provincia da Coruña. Arrincamos con pouco volume, 150 vehículos o primeiro ano, e no 2004 chegamos ós 400.*

SM: No 99 fixeron unha aposta forte polo vehículo de ocasión. Que perspectivas hai para este mercado?

PH: *O gran cambio de mercado vai vir dado fundamentalmente polo crecemento das vendas do vehículo de ocasión. En España, movémonos nuns niveis de venda de coche usado de 0,9 por cada vehículo novo, cando en Gran Bretaña están en 3 por cada coche novo e en Alemaña en 2,2. Se seguimos a evolución europea, haberá un gran despeguamento do mercado de coches de ocasión. En Autocasión, dispoñemos dun stock dunhas 150 unidades, das que o 70 por cento ten menos dun ano de uso. Ese é o mercado que ten que medrar.*

SM: Que buscaban coa localización de cada marca nunha instalación independente?

PH: *Tratábase de lograr unha maior especialización do persoal e tamén entendemos que a cada marca hai que darlle o espazo que realmente demanda en cada momento. Unha das grandes máximas do grupo foi sempre a atención ó cliente. En tódalas marcas, temos as máximas distincións de excelencia que concede o grupo Volkswagen a nivel europeo. En Seat, fomos 8 anos consecutivos mellor concesionario de posvenda; e en Volkswagen 5 anos consecutivos concesionario do ano. Ademais, no 2001, o noso concesionario de Seat recibiu un ‘Diamond pin’, o que o sitúa entre os cinco mellores de Europa. A mesma distinción logrouna Volkswagen-Audi no 2002. Por último, este mes acabamos de ser nomeados mellor concesionario Audi de España no 2004.*

“Este mes acabamos de ser nomeados mellor concesionario Audi de España no 2004”

SM: A que atribúe o éxito?

Fundamentalmente a un compromiso constante da nosa xente cos clientes. Temos un cadro de persoal comprometido coa calidade e o obxectivo é satisfacer ó cliente. Dispoñemos ademais dunha empresa externa que fai continuamente un seguemento da calidade, polo que coñecemos inmediatamente calquera problema que poida xurdir.

SM: Que evolución se prevé que experimentará o Grupo Brea?

PH: *Agora temos en perspectiva unha nova instalación que suporá un cambio importante na fisonomía do Grupo. Abriremos unha nave de 12.000 metros cadrados cubertos na estrada da Coruña, antes do polígono do Tambre. Unha parte da superficie destinarase a Seat, con 1.000 metros de exposición e 2.000 de taller mecánico, e o resto destinarase a un proxecto ambicioso, un taller de chapa e pintura de 3.500 metros cadrados común para todo o grupo; e un almacén de recambios común de 2.000 metros cadrados. Con este centro, practicamente duplicamos a nosa capacidade asistencial. As actuais instalacións de Seat destinaranse a Skoda.*

Quen é quen no motor compostelán? Quen é quen no motor compostelán?

Novidades Renault

SPRINT MOTOR

Sprint Motor
REDACCIÓN

A liña do novo Laguna foi reformada, especialmente na parte dianteira do coche. O habitáculo recibiu un redeseño. O Carminat Navegación e Comunicación, un novo sistema de navegación moi moderno, equipa o novo Laguna antes de ser introducido de forma paulatina noutros vehículos da gamma. Aparece unha versión Renault Laguna GT, cun motor 2.0 Turbo de 205 CV. O Renault Laguna foi o primeiro vehículo do mundo galardoado coas 5 estrelas EuroNCAP no 2001: este novo modelo subliña o progreso da marca francesa no apartado da seguridade activa e pasiva.

O novo deseño da fronte dianteira (faro e grella da calandra), das luces traseiras e dos paragolpes proporciónalle maior modernidade á liña audaz do novo Renault Vel Satis. A nova gamma Vel Satis conta con dúas importantes evolucións de motores en 2.0 litros (170 CV) e 2.2 dCi (equipado cun filtro de particulas). Ó igual que no novo Laguna, os equipamentos enriquécense co sistema de navegación Carminat Navegación e Comunicación ou co sistema de axuda ó aparcamento mellorado. Refinado e moi confortable, o Vel Satis é aínda máis seguro, cun maior alcance de iluminación dos seus faros de xenón.

Vida a bordo

O Carminat Navegación e Comunicación é un novo sistema multimedia de gamma alta. Este sistema inclúe unha nova xeración de navegación, unha radio Cabasse Tronic 4 x 50 W con cargador frontal de 6 CD e posibilidade de lectura de CD MP3, e uns mandos de mans libres para o teléfono Bluetooth.

Presentación internacional dos Citroën C1 e C6

Citroën levará a cabo, antes de que termine o ano, a comercialización dos novos modelos C1 e C6, que constitúen a base e o tope da gamma da marca. Hai que destacar a forte expansión da gamma Citroën, que pasou de ter 6 modelos, en 1990, a posuír 14 no 2005. O C6 supón a volta da firma francesa ó segmento da gamma alta.

Nas fotos podemos observar o C1 e o C6 na súa presentación oficial no pasado Salón do Automóbil de Xenebra.

Yeti, un estudo de Skoda

Skoda volve a poñer de manifesto o seu potencial innovador e avanza unha idea de cales poderían ser os desenvolvementos futuros da marca. Os seus equipos de deseño ofrecen unha impresionante demostración de como se pode concibir un pequeno SUV dende a perspectiva de Skoda. O Yeti é unha mostra de vehículo SUV, cunha grande funcionalidade, pero extremadamente compacto.

Con este prototipo e a particular interpretación de deseño dun SUV, Skoda busca unha alternativa pensada para clientes que desexan un deseño moderno e belo pero cunha liña distintiva.

O Yeti é unha antítese de todo o grande, do aspecto agresivo dos vehículos todoterreo. Coa súa tracción dianteira e a inclusión de tódalas axudas mecánicas e electrónicas actuais, o Yeti fainos preguntarnos se realmente é necesario un 4 rodas motrices para conducir por pistas sen pavimentar.

HIJOS DE C.V. OTERO, S.A.
Tel: 981 56 17 40 - 981 56 20 01
Fax: 981 58 80 70
Gómez Ulla, 16
SANTIAGO

Nuevo modelo
Piaggio M500, sin carnet.

DISTRIBUIDOR OFICIAL
PIAGGIO

Talleres
BASTON

MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvador, nº 23 -
Tfnos: 981 570 182 / 981 585 627
SERVICIO DE GRÚA
PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498

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

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

BREVES

■ **O Audi A2** equipado co motor 1.2 TDI de 61 CV é o modelo do mercado nacional que ofrece un menor consumo, con 3 litros de gasóleo cada 100 km, segundo un estudo do Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía. Con este mesmo propulsor, o Volkswagen Lupo obtén o segundo posto, cun consumo de 3,2 litros ós 100 km.

■ **O Grupo PSA Peugeot Citroën** aumentou en 14 puntos porcentuais a contratación de mulleres en tódalas actividades do grupo dende 1999. No 2003, PSA asinou un acordo cos sindicatos para o desenvolvemento do emprego feminino e a igualdade que foi considerado pioneiro. Desta forma a taxa de feminización aumentou considerablemente.

■ **A Comisión Europea** informou da apertura dunha investigación preliminar contra os fabricantes de coches Toyota, General Motors, Fiat e DaimlerChrysler, por considerar que non ofrecen suficiente acceso ás informacións técnicas sobre os seus vehículos ós talleres e ós fabricantes de ferramentas independentes.

Audi TT Quattro Sport

Redacción
SPRINT MOTOR

No Audi TT Quattro Sport fíxose especial fincapé en reducir o peso, non só en aspectos claramente visibles, senón tamén nos detalles. Unha simple ollada ó interior do novo cupé é suficiente para constatar que o seu peso diminuíu. O asento traseiro quitouse e no seu lugar hai agora unha barra transversal e unha rede para suxeitar as equipaxes. Audi tamén reemprazou os asentos dianteiros para substituílos por uns Recaro típicos de competición, que conseguen unha perfecta suxeición lateral do corpo. No TT Quattro Sport eliminouse o equipo de aire acondicionado, para conseguir alixeirar aínda máis o coche, e no seu lugar agora hai un sistema de calefacción que pesa 12 quilos menos. De calquera xeito, os clientes que queiran ter o sistema de aire acondicionado poderán pedilo sen recargo ningún.

O motor e a transmisión recibiron profundos cambios. A mecánica de 1.8 litros con turbo agora alcanza os 240 CV. A caixa de cambios utilizada neste 4 cilindros é a de 6 marchas que equipa o modelo superior da gamma, o TT 3.2.

PEDALEANDO

A evolución da bicicleta

Miguel Tato García
REDACCIÓN

A bicicleta sufriu numerosos cambios dende a Fausto Coppi Especial de Bahamontes, pasando pola Espada de Indurain ata a Trek Madone 5.9 de Armstrong.

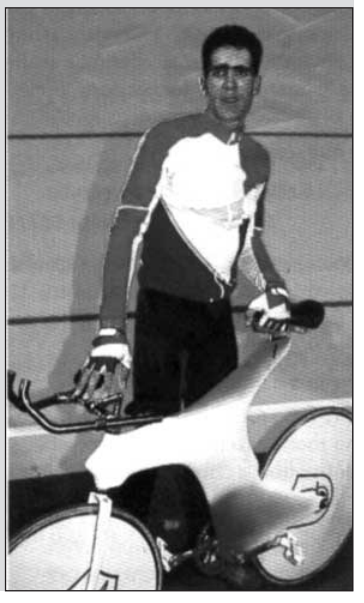
O cambio fundamental que sufriu a bicicleta foi o paso das manetas de cambio de piñóns e catalinas do cadro ao guiador, permitindo cambiar de desarrollos sen soltar as mans, incluso en plena subida ou sprint. Outro factor importante é o peso, que pasou dos 12,2 kg da bicicleta de Bahamontes aos 3,6 kg da Scot Team Issue, algo impensable hai 10 anos.

Os avances ampliaron a súa capacidade pasando dos cinco piñóns nos anos sesenta aos dez que actualmente desfruta toda a xente do pelotón, facendo posible que as velocidades aumentasen.

Os materiais utilizados na súa construción tamén sufriron un proceso de cambio ao introducirse a tecnoloxía no mundo do ciclismo. Ao principio do século os cadros das bicicletas parecían uns ferros mal forxados pero actualmente temos verdadeiras obras mestras que combinan o carbono e o magnesio.

Na Orbea, de Perico Delgado do ano oitenta e cinco, chama a atención que non presentaba calas, algo impensable no ciclismo actual, aínda se usan nas categorías inferiores. Perico utilizaba uns amarres que simulaban as calas pero que non cumpren axeitadamente a súa función.

Na parte de seguridade do ciclista introduciuse o casco, que foi implantado obrigatoriamente no ano 2003, como ocorre case sempre despois de que houbese unha morte por non o levar posto. Este foi o principal avance no ámbito da seguridade.



TU BODA

SALONES CONGRESO
Carretera de La Estrada, Km. 3 · MONTOUTO
Teléf.: (981) 81 90 80 · Fax: 81 91 24
15894 Santiago de Compostela

Mitsubishi Colt convertible, o terceiro da familia

Sprint Motor
TEXTO E FOTOS

Mitsubishi iniciará a principios do 2006 a produción do novo Colt Cupé Convertible. Este modelo montará un motor 1.5 de 150 CV, que lle permite ó vehículo alcanzar unha velocidade máxima de 210 km/h cunha aceleración de 0 a 100 km/h en 8 segundos. Este Colt producirase na fábrica que o carroceiro Pininfarina ten en Turín.

Máis compacto có concept-car orixinal, o Colt cupé-convertible está construído a partir da plataforma do Colt de 5 portas, en lugar do Colt de 3 portas de menor lonxitude, aínda que se mantén a ampla distancia entre eixes de 2,50 m, común a tódodolos Colt e superior á do segmento. Isto facilitou a utilización dun teito ríxido repregable, á vez que ofrece un espazo extra e unha configuración dos asentos 2+2.

BREVES

■ **A mutua aseguradora Pelayo** non subirá este ano os prezos das pólizas dos seus seguros do automóbil, grazas ós bos resultados obtidos pola entidade no 2004 e ás previsións de diminución da sinistralidade ó longo do exercicio.

Esta empresa considera que se en épocas anteriores a mala sinistralidade levou a unha espiral alcista dos prezos dos seguros, agora unha previsible diminución dos accidentes debe reflectirse favorablemente nas tarifas, beneficiando ós bos condutores.

O Dacia Logan venderase no mercado europeo occidental

Sprint Motor
TEXTO E FOTOS

A excelente acollida que recibiu o coche así como os tests realizados ante os clientes levaron a marca Dacia (pertencente ó Grupo Renault) a estender a comercialización do Logan máis aló dos seus mercados prioritarios. A partir de xuño deste ano, Logan comercializarase dende 7.500 euros en 3 países de Europa occidental (Francia, Alemaña e España).

Renault iniciou o estudo do proxecto en 1998 apuntando, dende o principio, a un triple obxectivo: prezo, fiabilidade e durabilidade, co mellor da súa tecnoloxía. Este programa coincide plenamente coa planificación do Grupo Renault, que pretende vender 4 millóns de vehículos anuais nos anos 2010.

O Cadillac BLS fabricarase en Suecia

General Motors anunciou que o novo Cadillac BLS se fabricará na planta de GM en Trollhättan, Suecia. Este automóbil está especificamente destinado a satisfacer as necesidades dos clientes europeos.

Dende un punto de vista técnico, o Cadillac BLS abrirá unha nova era na historia da marca: Por primeira vez, estará dispoñible unha versión turbodiesel. Igual cás versións de gasolina, as versións turbodiesel estarán posicionadas no máis alto en canto a prestacións.

A produción do Cadillac BLS comezará na primavera do vindeiro ano.

Nova colección de atlas e mini-atlas MICHELIN

Michelin lanzou unha nova colección de atlas e mini-atlas de estradas con títulos dedicados a países de Europa e Norteamérica, dispoñibles en diferentes formatos. Cada atlas de estradas reúne cartografías detalladas dun ou varios países, así como outras informacións de utilidade para os condutores profesionais e para os viaxeiros.

❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil

ASEGAL ASESORES

❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia

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

Novo VW Polo, o auténtico coche da xente nova

Se un elemento caracteriza este novo Polo e o distingue do seu antecesor, son os faros, definidos como un elemento trapezoidal e resaltados pola forma circular das luces principais. SPRINT MOTOR

Juan M. Pérez
TEXTO E FOTOS

Ós seus 30 anos o Volkswagen Polo segue sendo un coche actual grazas ás súas distintas modernizacións. Agora tócalle a vez a un novo Polo que presenta un novidoso frontal, coa grella do radiador en forma de V, que lle dá un aspecto máis atractivo, ademais dunhas liñas máis actuais e suaves. Chegará no mes de maio cun completo equipamento a un prezo moi competitivo.

Se o comparamos co seu antecesor, o deseño do novo frontal fai que o novo Polo medre 19 mm, ata alcanzar os 3.916 mm. Tanto o ancho (1.650 mm) coma a altura (1.465 mm) corresponden ás medidas actuais.

Esta última xeración do Volkswagen Polo estará dispoñible con 3 niveis de equipamento: Match, Advance e Sportline. Ademais de tódolos sistemas de seguridade e confort típicos destes niveis, o Polo engade outros equipamentos de serie que inclúen elementos como o sistema de freo antibloqueo con asistente de freada, os elevavidros eléctricos e o cerre centralizado con mando a distancia. Ata hai pouco, sistemas como o control de distancia de aparcamento, o control de presión dos pneumáticos e o sistema de benvida "Coming-Home" só estaban dispoñibles en modelos de clases superiores.

O interior deste modelo tamén se modernizou. Tecidos de alta calidade cun deseño exclusivo e xuvenil que ofrece un atractivo toque. Ademais dos redeseñados gráficos dos cadros de instrumentos, tamén están dispoñibles novos volantes.

Este Polo incorpora de serie airbags frontais e laterais nos asentos dianteiros. Tamén está dispoñible un sistema opcional de airbags de cabeza, que infla uns airbags de cortina para cubrir toda a superficie da ventá, ofrecendo así unha óptima protección dos pasaxeiros. O Programa Electrónico de Estabilización (ESP) estará dispoñible en tódalas motorizacións.

Propulsores

O novo Polo demostra as súas excelentes cualidades dinámicas en toda a súa gamma de motores. Cinco motorizacións de gasolina con potencias que van dende os 55 CV ós 100 CV –cun motor FSI- e catro motores TDI, con potencias que van dende os 70 CV ós 130 CV.

O motor TDI 1.4 litros do Polo, de 3 cilindros, con 70 CV, substitúe ó 1.9 SDI. Outro dos novos motores é un 3 cilindros, 1.4 TDI de 80 CV, que cumpre con tódolos requisitos dos clientes que requiren unha maior potencia.

Mellorando o presente

Citroën C4: moderno, funcional e deportivo

O concesionario oficial de Citroën de Santiago de Compostela, Noyamóvil, cedéunos o novo modelo que a marca gala comercializa no segmento dos coches intermedios, chámase C4 e vén substituír o popular Xsara.

Luis Penido
TEXTO E FOTOS

Probamos a versión de 5 portas equipada cun motor 1.6 turbodiésel de 110 cabalos ,que debería ser a versión máis comercial, aínda que tamén está dispoñible en tres portas e mecánicas de 92 e 138 cabalos en turbodiésel e 90, 110, 138, 143 e 180 cabalos en motorizacions de gasolina. Deste xeito é sinxelo atopar a versión máis axeitada a cada cliente xa que ademais existen cinco niveis de acabado empezando polo denominado LX e terminando no equipadísimo Exclusive.

O seu antecesor, o Xsara, deixou o listón moi alto sobre todo no referente á economía, fiabilidade, equipamento e prestacións polo que os enxeñeiros de Citroën non o tiveron doado á hora de deseñar o seu substituto.

Exteriormente trátase dun coche cun deseño tremendamente moderno e atractivo que chama a atención agradablemente cunhas dimensións de 4,26 metros de longo e 1,77 de ancho que garanten ademais unha boa habitabilidade interior. Curiosamente a versión coupé (de tres portas) é un centímetro máis longa cá de cinco portas probada.

Os deseñadores aproveitan o espazo dispoñible ó máximo ofrecendo unha amplitude interior realmente boa tanto en altura, anchura como en espazo para as pernas.

Nada máis poñernos ós mandos observamos un deseño moi innovador e unha inxente cantidade de botóns, destacando o volante con mandos centrais fixos e a pantalla na parte superior central do salpicadeiro que substitúe ó cadro de instrumentos habitual tralo volante.

É tal a cantidade de equipamento de seguridade e confort que necesitamos un pequeno tempo de adaptación para saber onde atopar cada accesorio. De tódolos xeitos ós poucos minutos estamos perfectamente aclimatados e comezamos a apreciar as virtudes, sobre todo, de dispoñer no volante do control de regulador de velocidade, climatización, equipo hi-fi, claxon... e todo iso no mesmo sitio aínda que xiremos o volante. Sen dúbida unha idea xenial.

> Na proba dinámica resulta moi áxil e seguro, e resulta, en termos xerais, moi equilibradoós poucos minutos estamos perfectamente aclimatados e comezamos a apreciar as virtudes, sobre todo, de dispoñer no volante dun sinfín de utilidades... e todo iso no mesmo sitio aínda que xiremos o volante. Sen dúbida unha idea xenial

Dende o acabado LX o equipamento é moi bó: ordenador de a bordo, freos ABS, encendido automático de luces de urxencia en freadas fortes, 6 airbags, dirección de asistencia variable segundo a velocidade, regulador de velocidade, peche central de portas con mando a distancia e outros elementos que fan máis seguro e cómodo ó C4.

Con equipamento Exclusive e opcionalmente podemos dispoñer, entre outras cousas, de Navegador, módulo Bluetooth, teito de cristal panorámico, tapizado en coiro e climatizador automático bizona.

Ademais da citada amplitude, hai que subliñar os acabados que anulan a existencia de vibracions e molestos ruídos.

En marcha

Na proba dinámica resulta moi áxil e seguro, e resulta, en termos xerais, moi equilibrado. Se tivese que destacar en particular algunha virtude diría que a súa estabilidade é fabulosa. O centro de gravidade está moi rebaixado e as rodas Michelin en lamias de 17 polgadas pegan o C4 ó asfalto coma unha lapa.

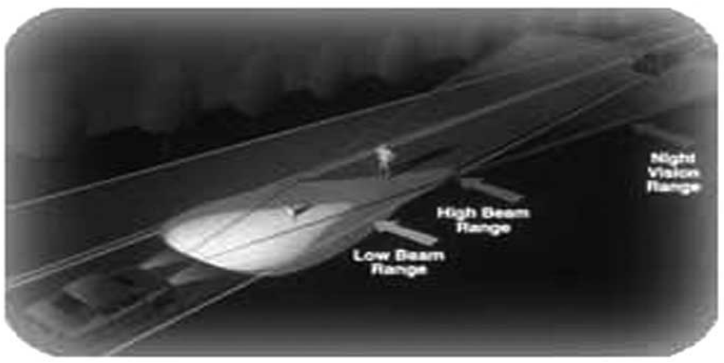
Os 110 cabalos da versión probada moven con soltura os 1.280 quilos do C4 o que fai que teña un consumo ridículo de 4 litros de gasóleo ós 100 quilómetros percorridos se cicula por estrada e dous litros máis en cidade.

A versión turbodiésel de dous litros de cilindrada e 138 cabalos non se botará de menos salvo que non lle teñamos medo ós radares da Dirección Xeral de Tráfico, xa que con esta mecánica se pode circular a 207 quilómetros á hora.

Os enxeñeiros de Citroën foron quen de mellorar o Xsara e poñer o listón altísimo ó resto de fabricantes con este innovador modelo. Estou convencido do éxito de vendas que lle espera a este modelo, que ademais está dispoñible dende 15.180 euros coa garantía e fiabilidade que presenta calquera produto do grupo PSA.

Sistemas de visión nocturna

Durante a condución nocturna, que é cando se produce un maior número de accidentes, determinadas situacións tales como unha persoa cambiando unha roda a un lado da calzada ou un animal na estrada poden non ser visibles ou distinguibles a simple vista ata que é demasiado tarde para reaccionar.



O sistema Night Vision (visión nocturna) é un sistema que mellora a visibilidade do condutor durante a noite, proporcionándolle unha visión dianteira ampliada cun alcance superior ao campo de visión dos faros.

Félix Doce
TEXTO E FOTOS

Durante a condución nocturna, que é cando se produce un maior número de accidentes, determinadas situacións tales como unha persoa cambiando unha roda a un lado da calzada ou un animal na estrada poden non ser visibles ou distinguibles a simple vista ata que é demasiado tarde para reaccionar.

O mundo da tecnoloxía neste campo non descansa, e se fai uns días falabamos das luces de xenón e dos sistemas de iluminación adaptables coma últimas novidades, xa podemos ir descubrindo novos sistemas de axuda á condución nocturna que van aparecendo no mercado para todos os usuarios automobilistas.

O sistema Night Vision (visión nocturna) é un sistema que mellora a visibilidade do condutor durante a noite, proporcionándolle unha visión dianteira ampliada cun alcance superior ao campo de visión dos faros.

En función das condicións, o sistema de Night Vision permite aos condutores ver ao longo da estrada ata tres veces máis alá que os faros de luz baixa. E pode axudar tamén aos condutores a ver máis alá da zona de resplandor dos faros dianteiros dos vehículos que se acercan en sentido contrario.

Night Vision engade tamén seguridade persoal aos ocupantes do vehículo. Por exemplo, ao entrar por un carreiro, o sistema pode axudar para ver a unha persoa entre uns arbustos ou fóra do campo de visión dos faros. O sistema non substitúe á información visual obtida mirando polo parabrisas, senón que constitúe un elemento de información adicional para a escuridade, especialmente cando a visión pode ser pouco clara.

O mundo da tecnoloxía neste campo non descansa, e se fai uns días falabamos das luces de xenón e dos sistemas de iluminación adaptables coma últimas novidades, xa podemos ir descubrindo novos sistemas de axuda á condución nocturna que van aparecendo no mercado para todos os usuarios automobilistas.

A tecnoloxía de infravermellos fai visible o invisible

As situacións potencialmente perigosas que son invisibles para o ollo humano detéctanse mediante unha tecnoloxía de procesamento térmico da imaxe. Capturados por sensores de infravermellos, os obxectos máis quentes aparecen en branco e os obxectos máis fríos aparecen escuros nunha imaxe virtual da pantalla superior (HUD) EyeCue situada sobre o condutor. A imaxe, que aparece coma un negativo fotográfico en branco e negro, proxéctase preto do bordo frontal da capota e entra dentro do campo de visión do condutor, deseñouse para que non interfira a vista sobre a estrada. Esta pantalla superior é moito máis segura que unha pantalla montada no vehículo, xa que os condutores poden mirar a imaxe virtual sen necesidade de volver enfocar ou quitar os ollos da estrada.

Night Vision só funciona de noite, cando se acenden os focos e unha célula fotográfica Twilight Sentinel indica escuridade. O sistema ten un interruptor no panel de instrumentos que permite ao condutor activalo e desactivalo; tamén se pode axustar a intensidade e a posición vertical da imaxe.

Son cada vez máis as marcas que se interesan por este sistema innovador de axuda á visión na noite. Cadillac, por exemplo xa obtivo o Premio á Seguridade que outorga Automotive World polo seu sistema de seguridade nocturna.

O premio recoñece os logros de Cadillac na mellora da seguridade dos condutores, peóns e outros usuarios da estrada mediante a primeira aplicación mundial en automoción de tecnoloxías de infravermellos e imaxes térmicas.

BMW ou Mercedes son outras marcas que están a traballar no mesmo sistema, tendo xa dispoñible nalgúns dos seus modelos de gama alta a posibilidade de incorporar o Night Vision.

¿Vai ou non vai?

Antes de arribaren a Europa, as escuderías da fórmula 1 terán anunciado algunhas das claves que perfilarán o campionato deste ano. Ás especulativas probas invernais hai que sumar os resultados dos tres primeiros grandes premios antes de San Mariño (Imola), en Australia, Malaisia e Bahrein. Estas tres probas están enmarcadas en contextos singulares que non fan regra do que veremos aquí, pois en Melbourne córrese nun parque sen curvas veloces e con piso de agarre inconstante, en Sepang castíganse os motores por causa da temperatura extrema, e en Sakhir está por matizar aínda os axustes a unha pista sen máis referencias cás do ano pasado. Sumado esto ó momento da temporada, pódense considerar por xunto estas tres carreiras, que non conforman nada definitivo pero si unha aproximación. Máis que nunca cómpre ser cauteloso con estes primeiros resultados, dado que as dezanove corridas de hogano acentúan o valor da regularidade coma en ningunha ocasión na historia da competición de bólidos F1.

Ramón Novo Filgueira
SANTIAGO

A vara de medir aínda non puxo a correr o F2005. Na contra dos de Maranello está a incógnita connatural a todo coche novo do que aínda non se lle coñece a personalidade, mais tamén un certo desgaste provocado polo tedio de ganar-ganar e a falta de estímulo; a favor, dispoñen do mesmo equipo de xente, do corredor número 1 e da inercia de ganar, o que lles permite vencer as carreiras que se lles dan ben e algunhas das que non se lles dan tan ben. O equipo BAR, subcampión o ano pasado, está desmellorado; a favor deles teñen a implicación en exclusiva de Honda e pilotos guerreiros en condicións de igualdade, pero os aspectos negativos estánselles amontoando: David Richards está fóra do equipo, o deseño do 007, obra de Geoff Willis, non ten o aquel do do ano pasado e dá a sensación de que cubriu o cupo do equipo sorpresa que nun ano sobe e baixa. Renault xustifica o título destes comentarios; teno todo para ganar e a esta altura xa lle ventilou unha vitoria a Ferrari. Pódese predicir unha loita dura polo campionato de construtores, pero se somos serios o que conta é o título de pilotos; nada máis o poden impedir un Michael Schumacher desbocado e a sorte contraria, manifestada baixo forma de roturas e fallos nas estratexias, ou incluso políticas internas que non definan quen é o piloto principal. Williams ole a decadencia. De non o salvar a constancia de Webber en ocupar as posicións de quen fallen, o equipo de Grove estase convertendo nun equipexo do montón, e máis cando se anda dicindo que BMW se está facendo amigo de Sauber. McLaren son palabras maiores; se en pouco tempo dan despexado as incertezas sobre fiabilidade e se Räikkonen se libera da pura mala sorte, o equipo das galaxias pode interferir no rumbo triunfante do seu contrapunto, que é Ferrari. Por debaixo alóxanse Toyota, Sauber, Red Bull, Jordan e Minardi. Calquera variación desta escala supón unha sorpresa, boa para uns e non tanto para outros.

Renault xustifica o título destes comentarios; teno todo para ganar e a esta altura xa lle ventilou unha vitoria a Ferrari

Canto menos coche, máis piloto

Relación dos principais cambios nos regulamentos deportivo e técnico:

—19 Grand Prix fronte ós 18 do 2004

—Conformación da grella pola suma de tempos de dúas calificacións, en sábado á 1 da tarde e domingo ás 10 da mañá.

—Prohibición de cambiar as rodas non sendo por perda de aire ou esfebradura.

—Elevación de 5 cm no extremo do alerón frontal; en total, a 15 cm do chan.

—Redución das dimensións do difusor, que é un canal que se ve na traseira por onde escapa o aire dos fondos, que provoca carga aerodinámica adicional á creada polos aleróns e as superficies carrozadas que están á vista.

—Limitación da superficie do fondo en torno ás rodas traseiras a efectos de reducir apoio.

—Adiantamento do bordo de ataque do alerón posterior ata a altura do eixe traseiro co obxecto de perder eficacia aerodinámica e ganar superficie para publicidade nas derivas laterais.

—Tres xogos dun único tipo de pneumáticos. Hai que decidilo o venres. Un xogo para probar, outro para as calificacións e carreira e outro de reposto.

—O mesmo motor para dous grandes premios consecutivos.

Tanto se ten falado de que os cambios non son para ben, coma que é bo deixalos vir por introduciren variables susceptibles de recompoñer o status actual. Todo punto de vista é esbardallable, aínda que a esta altura quizais non sexa prudente defender unha tese de modo tallante. En calquera caso, a ninguén lle falta razón: calquera pode chegar á conclusión de que a fórmula de calificación, recollida do entroido de Suzuka 2004 por causa do ciclón, é improvisado e elimina o interese do espectador ata o mesmo domingo, co cal o factor especulativo desde o sábado tanto por parte da prensa coma do afeccionado (xa non digamos o que acode ó circuíto) vaise co vento. Por outra banda, non parece de todo mala a proposta de enfatizar o papel do piloto tanto na faceta artística, debido á redución drástica do agarre aerodinámico e á resistencia das mesmas rodas en toda a corrida, coma no aspecto de facer polo auto, ó estar limitado a facer correr o mesmo motor durante dúas carreiras. Mentres e non, é o que hai.

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

STAR
SERVICIO TÉCNICO
AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

Miguel Cumbraos
TEXTOS E FOTOS

O "X Rali do Cocido" da o banderiazo de saída ó galego de ralis

Arriba o telón

Senra outra vez favorito, pero con moitos rivais ben armados. Así lese unha nova edición do Campionato de Galicia de Ralis, maquinaria que se pon en marcha o vindeiro sábado en estradas da comarca do Deza, en concreto dos municipios de Lalin e Rodeiro. O actual campión galego, que leva catro títulos seguidos, intentará cumprir aquilo de "non hai quinto malo", dispoñendo para iso do seu efectivo Peugeot 306 Maxi, que no 2004 vencera nas probas de Cambados, Narón, Baixa Limia e Santiago, resarcíndose dun inicio de ano pouco doado.

Outra vez na saída, e de momento coa mesma unidade aínda que con probable cambio de coche a mediados de ano, Martínez Barreiro será o principal opositor do piloto de Dumbría, dispoñendo para iso do seu coñecido EVO VI. O de Cuntis pelexará con tódalas súas forzas e medios para facerse con título galego, moi buscado nos últimos anos.

As incógnitas son varias antes da primeira cita do 2005. Tras diversos e pouco rendibles intentos no nacional, Roberto Blach volve de forma continuada á esfera autonómica co Seat Córdoba WRC ex Javier Arias, un vehículo que engrandece todavía máis a oferta galega e que pode dar grandes satisfacciones ó coruñés. Tamén serán de seguir as actuacións de Luís Penido, que disporá dun Mitsubishi, co cal pelexará por posicións de pódio, aínda que o santiagués deberá cumprir coa obrigada adapatación a un vehículo destas características, tras competir con unidades menos potentes e de tracción dianteira.

E ademáis

Sen contar coa probable presencia nas primeiras probas de pilotos como Luís Carballido (Citroën C2 S-1600) ou Alberto Meira (Mitsubishi Lancer), así como a probable participación de Javier Arias nalgunhas citas cun Punto S-1600, as listas de inscritos contarán igualmente, aínda que non sempre de forma habitual, con pilotos como Magariños o Pérez (BMW M3), Reiriz e Cebeiro (Mitsubishi), Cagiao e Costoya (Ford Sierra Cosworth), así como os sempre espectaculares Ferreiro e García, éste último estreando un Opel Manta 400. Non debemos esquecer nestas liñas a tódolos aqueles participantes, con maiores ou menores presupostos, coches dun grupo o outro, obxetivos dispares pero sobre todo moita ilusión participan no certame autonómico, dándolle realce e facendo gozar ós milleiros de afeccionados que o seguen proba a proba.

Caixón de apoio 1
Proba inaugural

Cambios considerables.

Para festexar o décimo aniversario da súa proba emblemática, a Escudería Lalín-Deza plantea un "Rali do Cocido" con moitos e variados cambios. Quizáis o máis significativo é o aumento de coeficiente, pasando a dispor no 2005 do máximo, é dicir 8, igualando deste xeito coa única proba que o tiña, en concreto Narón.

A cita que da o bandeirazo de saída ó campionato autonómico desenvolvera as súas verificacións na tarde do venres 1, nas instalacións da Urbanización Regueiriño, punto tamén de incio e fin dun rali que consta dunha soa etapa dividida en dúas seccións.

Dende as 8h do sábado 2 estarán os vehículos en competición, concluíndo a primeira sección as 13h 02, para iniciar a segunda ás 15h40 e poñer o peche ó percorrido ás 20h 11. A organización plantexou un rutómetro que ten un total de cinco especiais contra o reloxo, situadas nos concellos de Lalín e Rodeiro. Rodeiro (9,7 quilómetros), Carballeda (7,6), Roxedoiro (7,9), Saborida (11,6) e Ponteamoas (12) serán encargadas de determinar quen é o máis veloz no primeiro envite do ano, tamén válido para as promocións Renault e Driver. Villar (306 Maxi), Martínez Barreiro (EVO VI) e Senra (306 Maxi) ocuparon as posicións de honra na pasada edición.

Caixón de apoio 2
Ofertas de promoción

Outra vez dous

Atrás quedan temporadas onde o certame autonómico contaba con diversas e máis numerosas copas de promoción, seguidas por non poucos participantes. Como aconteceu na pasada, dúas serán as que se disputen, en concreto as patrocinadas pola firma Renault e polo fabricante de neumáticos Driver.

Denominándose agora "Clio Cup Rally de Galicia 2005", a oferta da marca gala presenta como principal novidade a validez de tódolos ralis existentes, reténdose os sete mellores resultados posibles. No momento de redactar esta información repiten experiencia pilotos como Torres, López, Aragonés, Raña e Macías, sendo posible a incorporación de homes xa coñecidos nesta copa como Figueiras e Santos, estreándose nesta monomarca Carlos Couto e Fernando Ogando. O vencedor absoluto da pasada edición foi Alberto Meira, que este ano emprende proxectos doutro calibre.

No que atinxe ó coñecido e consolidado Trofeo Driver, este contará de novo con numerosos seguidores, con vehículos inscritos nos grupos N e X, aínda que con certos cambios de regulamentación que poden marcar máis diferencias. Os irmáns Bello, a bordo dun Citroën Saxo VTS, lideraron esta opción no 2004.

Caixón apoio 3
Aprazamentos e confirmacións

Os problemas económicos son, sen dúbida algunha, os principais quebradeiros de cabeza dos organizadores. E esta causa é a que ocasionou o aprazamento do Rali de Noia, que tiña que ser a segunda carreira do galego de ralis. Deste xeito, a cita da Escudería Berberecho, con data inicial o sábado 16 de abril, queda retrasada ó mes de outubro. Tampouco se sabe a estas alturas do ano que acontecerá coa data do Rali San Froilán, que coincide agora coa establecida pola Federación Española para o Rali de Ferrol, sendo a proba departamental a primeira reserva do nacional de asfalto. Se non hai modificacións de días e a proba ferrolá puntúa para o campionato nacional, podería producirse a paradoxa de ter a mesma xornada en Galicia, separados por menos de 100 quilómetros, dous ralis puntuables para certames distintos. As que están confirmadas de celebración son as dúas primeiras probas do novidoso Trofeo de Montaña. Aprazada Ribadumia, que debía ser a primeira, Santa María de Oia, no concello do sur pontevedrés, será a encargada de abrir o calendario o vindeiro domingo 3 de abril, continuándose o 24 do mesmo mes coa recuperada Subida a Fraga, en Moaña. Onde haberá que agardar a decisión dos organizadores será en Taboada, subida que comeza o Campionato de Montaña, pois segundo información facilitada polos propios organizadores lucenses a falta dos ingresos das subvencións pasadas pon en peligro a cita do 2005 prevista para o primeiro domingo de maio.

Para unha mellor seguridade vial

Revise as luces do seu vehículo

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

BERSUS
981 94 11 86

Tuning e mantemento do teu automóbil
Sánchez Freire 71, Rotonda de Conxo, Santiago

moto ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL

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

Miguel Cumbraos
TEXTOS E FOTOS

Tempo de presentacións

Actos variados, pilotos que falan, patrocinadores sorrintes. Pequenos ou grandes eventos sociais cada vez máis requeridos no mundo do motor, que serven para dar a coñecer os plans dun ano deportivo e reunir tamén ó redor do vehículo de competición a afeccionados, prensa, patrocinadores, familiares e amigos. Lembremos uns cantos que tiveron lugar estes días

E ademáis

Jorge Pérez Olveira e o seu equipo "AsRacing" presentaron en Salceda de Caselas o seu Clio, co que pensan facer diversas probas do autonómico, como igualmente fixo Carlos Araújo, que alternará un Saxo Kit-Car cun Saxo VTS nas citas do Salón de Vigo, Rías Baixas e Ourense respectivamente. E a parroquia viguesa de Valadares foi esceario dunha festa do motor que contou coa presencia de pilotos como Pazó ou Rafael Pérez, organizada por "Candorna Sport".

A Galicia automobilística vaise de festas antes de arrincar os motores

Obxectivo ben craro

Nova tempada en Galicia e novo intento de Martínez Barreiro, recén nomeado Mellor Piloto Sprint Motor 2005, para acadar o título autonómico. Así o fixo saber o de Cuntis nas instalacións de "Opem Estrada", escenario dunha presentación na que se mostrou a nova decoración do Mitsubishi. Barreiro estará na saída das oito carreras que configuran o certame autonómico, non descartando un cambio de coche a mediados de ano en función de como vaian os resultados

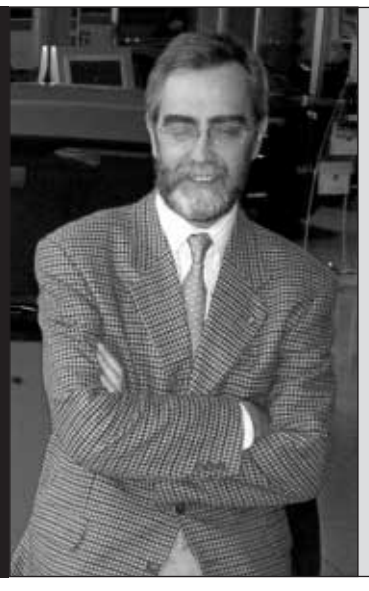
Coas miras no Dakar

Programa a tres anos vista e o Dakar como principal obxectivo. Asi o plantexou o equipo Galicia Racing, que no concesionario Mitsubishi de Vigo, presentou os plans do 2004 centrados no Nacional de Raids e as súas oito citas.

Con Juan Casares no volante e o seu irmán Miguel Ángel no asento da dereita, esta escudería pretende acadar as primeiras prazas da categoría T2 no certame nacional. Para iso disporán dun Montero DI-D, preparado nos talleres do experimentado Manuel Plaza en Cuenca, e que desenvolve unha potencia de 196 CV nun motor de 3.200 cc e 4 cilindros en liña.

O inicio do certame para os irmáns Casares será o vindeiro 9 de abril no Raid de Catalunya para concluír, se nada se trunca, o 23 de outubro na portuguesa Baixa Portalegre. Despois desta proba centraranse na preparación dun obxectivo aínda lonxano, pero moi apetitoso como é o raid por excelencia, é dicir Dakar, onde intentarán alcanzar a meta, algo difícil pero non imposible.

CARTA A UN AMIGO



Querido Cholo:

Hai algo máis de dez anos que te coñecín. Unha tarde calquera achegueime ó teu concesionario Alfa Romeo no Milladoiro, alí estabas na porta cun cigarro na man mirando atentamente os coches que estaban aparcados fóra, os V.O. e os Alfa novos. A cabeza xirando sen parar, stock e obxectivos seguro que te ocupaban naquel momento por completo. Presentáronnos no portalón do taller e a partir daquel momento conectamos plenamente, tanto que estivemos falando todos estes anos sen parar... o mercado do automóbil novo, Santiago, as técnicas de mercado, a imaxe, Compostela, as presentacións nacionais e internacionais de vehículos, as probas, o futuro desta cidade como capital de Galicia, os nosos hobbys, os italianos, as nosas familias, a libre distribución, o mar, a necesidade dunha asociación que aglutinase os intereses dos concesionarios, Exipto e os seus misterios, o "Miudiño" (coma non!) e tantas outras cousas.

Si, xa non paramos de falar ata facernos bos colegas. Agora doume de conta, co baleiro que deixa a túa partida no meu interior, do amigos que chegamos a ser. Dou grazas a miña afección ó motor, porque grazas a ela te coñecín. Cantas charlas quedan na miña lembranza. Polo menos unha mensual no teu despacho. O cinseiro cheo de cabichas, ti cun cigarro negro na man, o ambiente impregnado do teu ambientador favorito, a mesa ordenada co teu caderno en primeiro plano e o ordenador sempre listo. Dende alí levabas a túa marca cara a adiante.

Se algún sitio acudín nos momentos máis baixos do xornal foi ó teu despacho, alí, tranquilo e frío, animáchesme moitas veces a continuar.

Querido Cholo, onde queira que esteas estou seguro que seguiras aquí por moito tempo no corazón dos que te coñecemos e, por suposto, da Peña "O Miudiño". Sprint Motor hoxe está de loito porque se alguén creu e apoiou este proxecto ese fuches ti. Perdemos un amigo, un afeccionado e un mecenas. Seguro que se andas por eses espazos que tanto te fascinaron de vivo será nun Alfa. Grazas por compartir algo da túa vida conmigo.

Unha aperta moi forte.

Xurxo Sobrino

O RUTÓMETRO

Miguel Cumbraos
REDACCIÓN

1 A primeira para Hevia. O Nacional de ralis de asfalto 2005 púxose en marcha en terras alacantinas, coa disputa do Rali La Vila Joiosa, proba igualmente válida para o Desafío Peugeot. Pese a forte oposición de Dani Sordo e o seu C2 S-1600, o actual campión, o oficial de Renault España, Alberto Hevia, venceu na cita inagural. O pódio foi compretado polo citado Sordo e por García Ojeda (206 S1600), rematando o lucense Sergio Vallejo no quinto posto. Mentras que no grupo N, onde Burgo abandoaba tras rachar un palier, a victoria correspondía a Marc Gutiérrez (Mistubishi Lancer), a primeira praza na monomarca de Peugeot foi para o cántabro Eloy Entrecanales, concluíndo sexto o tamén lucense Luis Vilariño.

2 Novo intento. Hoxe domingo conclúe unha edición máis do Rali de Portugal, que como ven saben os lectores de esta publicación tan só é válido para o certame luso. De tódolos xeitos a edición deste ano, que agora desenvólvese na zona de Vilamoura, é dicir no Algarve, no sur do país veciño, sufriu pre-inspección, intentando o Automóvil Clube de Portugal o seu retorno á máxima esfera da modalidade na vindeira temporada. Haberá que agardar a decisión federativa, aínda que agora a cita lusa xa non está tan cercana como anos atrás, cando boa parte das súas principais cronometradas estaba a carón da fronteira con Galicia.

3 Dúas para Solberg. O rali de México supuxo a terceira etapa do mundial 2005, despois das citas de Montecarlo e Suecia. Como fixera no país escandinavo o oficial de Subaru Peter Solberg conseguíu o triunfo, sendo escoltado no pódio polos homes de Peugeot, Gronholm e Martin. A carreira americana, que veu as boas prestacións dos cataláns Solá e Pons, sen recompensa polos seus respectivos abandoos, fixo cambiar o liderazgo no mundial, que pasa a estar ocupado polo citado Solberg, agora por diante de Martin e o piloto de Ford, Toni Gardmeister.

4 Máis preto. Segue a pretemporada para o piloto pontevedrés Celso Míguez, que cada día vai conseguindo máis logros. O pasado mes asinou un contrato que o liga á escudería "Pons Racing", dirixida polo coñecido Sito Pons, facendo equipo co valencián Adrián Vallés. Diversos tests en Montmeló e Francia agardan a Míguez, que se as cousas non se truncan estará na cita inaugural das "World Series by Renault", que terá como escenario o trazado belga de Zolder o vindeiro 1 de maio.

5 Primeiro lider. E falando de Portugal, o certame luso deu o seu bandeirazo de saída co habitual "Casino da Póvoa", rali que tamén tiña validez para o europeo da zona oeste, disputado en estradas de chan de terra nas cercanías de Vieira do Minho, aínda que fose Póvoa de Varzim o seu punto de inicio e fin. Victoria para o actual campión, e dicir Armindo Araújo, que impuxo o seu Lancer EVO VIII, liderando igulamente o grupo N. Os outros dous postos de honra a maiores foron para Fernando Peres e Teodosio, ambolosdous pilotando sendos Mitsubishi, sendo Fontes o primeiro grupo A co seu Clio S-1600. Na chegada estiveron os galegos Llames (Fiat Punto) e Varela (Ford Ka), abandoando por causas diversas Alex Villanueva, Rafael Villanueva e Amador Vidal.

6 Sen faltas. Tra-la cita inaugural disputada no trazado permanente de Mosteiro, o karting autonómico proseguíu o seu calendario establecido no 2005 coa segunda manga, na pista lucense da Pastoriza, que recibiu a un total de 44 partecipantes. Xornada completa de carreiras, nas cinco categorías existentes, que non estiveron faltas de emoción. Así, en cadete impúxose Ismael Santamaría, vencendo en alevín Bernardo Álvarez, correspondéndolle esta honra en Júnior a Aaron Filgueira. Por último o primeiro en Inter-A foi Roberto Lindoso, liderando Borja Sánz ós Senior.

7 Novo emprazamento. Seguindo a falar de ralis mundialistas, a cita española, é dicir o tradicional Rali de Catalunya, disporá no 2005 dunha nova ubicación. Salou, na provincia de Tarragona, reempraza a Lloret de Mar, epicentro nas derradeiras edicións. O parque temático "Port Aventura" será o corazón da carreira, que contará con treitos ben coñecidos de pilotos e afeccionados, e que se disputará entre os días 28 e 30 de outubro.

8 Terceira coroa. O Mundial de trial indoor, é dicir en pista cuberta, rematou coa disputa de proba de Bos Aires. Inmellorables novas para o motociclismo español, pois Adam Raga (Gas Gas) obtivo o seu terceiro triunfo, mostrándose como todo un especialista nesta modalidade. Os dous banzos do pódio final tamén foron para pilotos dos nosos cores, sendo ocupados por Cabestany e Fajardo respectivamente.

M. Cumbraos e Sprint Motor
FOTOGRAFÍA

PREZOS DE COCHES NOVOS

Talleres J. & M. Fernández

MILLADOIRO
Santiago de Compostela
Teléfono 981 53 11 56 - 981 53 01 24

Concesionario Oficial SUZUKI

MODELO	PREZO
ALTO 1.1	8.162
ALTO 1.1 AUT.	9.462
WAGÓN 1.3 DIESEL	12.662
WAGÓN R+1.3	10.862
WAGÓN R+1.3 AUT.	12.162
IGNIS 5P 1.3	12.162
IGNIS 5P 1.5 4X4	14.162
IGNIS 5P 1.3 DIESEL	13.662
LIANA 1.6 4X2	14.602
LIANA 1.6 4X2 AUT.	16.202
LIANA 1.6 4X4	16.202
LIANA 1.6 4X4 AUT.	18.202
GRAND VITARA 1.6	17.702
G. VITARA 1.6 AUT.	19.302
G. VITARA 2.0 3P DLX	19.710
G. VITARA 2.0 DIESEL	18.202

SUZUKI IGNIS

AUDI A2	desde	18.570 €
AUDI A3	desde	21.820 €
AUDI A3 Sportback	desde	22.570 €
AUDI A4	desde	27.330 €
AUDI A4 Avant	desde	28.530 €
AUDI CABRIO	desde	36.420 €
AUDI TT Roadster	desde	32.760 €
AUDI TT Coupé	desde	30.030 €
AUDI A6 (Nuevo)	desde	35.640 €
AUDI A6 Avant	desde	35.770 €
AUDI ALLROAD	desde	45.360 €
AUDI A8	desde	68.340 €

Brea Hervés

Ct. N-550, Km. 59-Rúa do Cruceiro, 103
A Pulleira - Santiago de Compostela
Telf.: 981 56 97 00
www.grupo-brea.com
25 AÑOS 1979 - 2004 GRUPO BREA

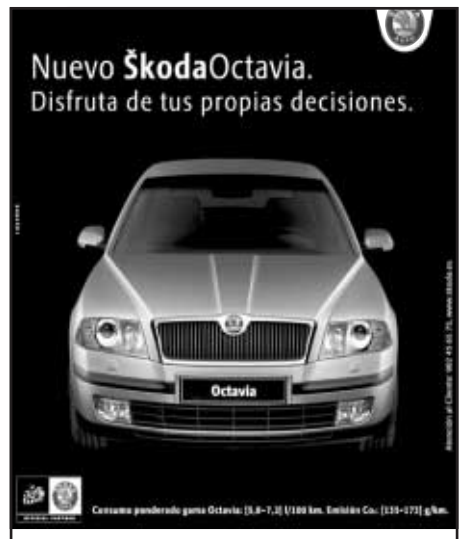
Alfa Romeo

147	16.350 Euros
147 GTA	32.425 Euros
156	21.050 Euros
156 GTA	42.550 Euros
156 SW	22.150 Euros
156 SW GTA	43.600 Euros
GT COUPE	25.650 Euros
166	30.950 Euros
GTV	26.450 Euros
SPIDER	28.550 Euros

Alfa Romeo

APV Motor

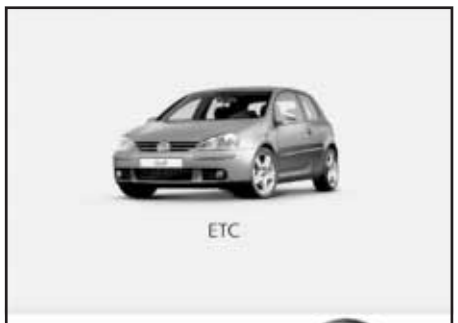
Avda. Rosalía de Castro (Milladoiro)
Teo - Santiago
Teléfono 981 53 40 57



FABIA	desde	10.380 €
FABIA COMBI	desde	12.800 €
FABIA SEDÁN	desde	12.800 €
OCTAVIA TRADITION	desde	16.310 €
OCTAVIA TRAD. COMBI	desde	17.320 €
NUEVO OCTAVIA	desde	16.600 €
SUPERB	desde	25.420 €

Brea Automoción

Vía Edison esquina Copérnico
Pol. Ind. del Tambre - Santiago
Telf.: 981 51 97 37
25 AÑOS 1979 - 2004 GRUPO BREA



Nuevo Golf

LUPO	desde	10.700 €
POLO	desde	11.175 €
GOLF	desde	14.743 €
GOLF VARIANT	desde	20.068 €
BEETLE	desde	19.530 €
BEETLE CABRIO	desde	23.855 €
BORA	desde	18.995 €
PASSAT	desde	20.775 €
PASSAT VARIANT	desde	24.355 €
PHAETON	desde	68.280 €
TOURAN	desde	20.960 €
SHARAN	desde	32.549 €
TOUAREG	desde	45.590 €

Brea Hervés

Polígono del Tambre - Vía Isaac Peral, 8-10
Santiago de Compostela
Telf.: 981 55 29 00
www.grupo-brea.com
25 AÑOS 1979 - 2004 GRUPO BREA

PEUGEOT

MODELO		PREZO
206	desde	9.320
307	desde	14.070
307 Break	desde	15.810
307 SW	desde	16.820
307 CC	desde	23.290
407	desde	20.420
407 SW	desde	23.150
607	desde	31.950
807	desde	26.150
206 Comercial	desde	9.990
Partner	desde	11.680
Expert	desde	15.030
Boxer	desde	16.060

Núñez Galicia,S.A.

Milladoiro S/N - SANTIAGO
Teléfono: 981 534 114

Nuevo Toledo.

Amplía la definición de berlina.

AROSA	desde	9.790 €
IBIZA	desde	11.305 €
CORDOBA	desde	12.655 €
LEON	desde	13.790 €
ALTEA	desde	17.394 €
TOLEDO	desde	17.990 €
ALHAMBRA	desde	23.460 €

Brea Motor

Polígono del Tambre - Vía Pasteur, 6
Santiago de Compostela
Telf.: 981 55 26 00
www.grupo-brea.com
25 AÑOS 1979 - 2004 GRUPO BREA

Talleres J. & M. Fernández

MILLADOIRO
Santiago de Compostela
Teléfono 981 53 11 56 - 981 53 01 24

Concesionario Oficial KIA

MODELO	PREZO
PICANTO 1.0 LX	8.980,00
PICANTO 1.1 LX	9.580,00
PICANTO 1.1 EX	10.000,00
RIO 1.3 5P RS	10.915,00
RIO 1.3 4P LS	11.515,00
RIO 1.5 5P LS	12.060,00
CERATO 1.6LX4P/5P	14.101,00
CERATO 2.0 EX 4P	17.100,00
CERATO 2.0 EX 5P	17.600,00
CERATO 2.0 CRDI LX 4P/5P	15.801,00
CERATO 2.0 CRDI EX 4P	17.801,00
CERATO 2.0 CRDI EX 5P	18.300,00
MAGENTIS 2.0 EX	21.725,00
OPIRUS 3.5 V6 EX	30.000,00
CARENS 1.6 LX	16.230,00

A ACTUALIDADE DO MOTOR

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

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

Sprint MOTOR

Adeus á quinta roda

O futuro xa está aquí. Pneumáticos para rodar sen aire

Baseados en dous conceptos diferentes e fabricados con tecnoloxía composta e novos materiais, estes dous produtos, que non son pneumáticos, poderían facer que o pinchazo pasase definitivamente á historia e que desaparecese a necesidade de revisar as presións.

Tweel

Michelin Tweel representa a fusión do pneumático (Tire) e da lamia (Wheel) e foi pensado para proporcionar un auténtico avance á mobilidade. Actualmente, o Michelin Tweel pode equipar vehículos que desenvolvan unha escasa velocidade e transporten pouco peso, e encóntrase na fase de prototipo para a súa aplicación en vehículos de pasaxeiros. Inicialmente empregaranse dimensións pequenas, como as que levan as cadeiras de rodas para diminuídos físicos. Tamén están previstas utilizacións en pequenas máquinas de obras públicas e en vehículos militares, xa que o Tweel é extremadamente resistente. Ofrece as prestacións dun pneumático radial, ó tempo que incrementa notablemente a rixidez lateral, con efectos na condución, o apoio en curva e a capacidade de resposta. Ademais, as prestacións tipo suspensión do Tweel poden simplificar, e nalgunhas aplicacións eliminar, a necesidade dunha suspensión á parte para o vehículo.

A estrutura do Tweel está composta por unha banda de rodamento de caucho, unida á roda por radios flexibles, o que simplifica enormemente as operacións de montaxe e desmontaxe.

Michelin Airless permite unha rodaxe segura e confortable do vehículo, porque as súas características elásticas se controlan tanto lonxitudinal coma transversal e verticalmente. A súa estrutura está baseada na arquitectura deseñada polo enxeñeiro de Michelin Marius Mignol que deu lugar ó nacemento da Tecnoloxía Radial.

Co Airless non é necesario parar o vehículo aínda cando un ou máis elementos da súa estrutura se rompan ou resulten danados. Ó non ter cámara de aire, non se pode pinchar e practicamente non necesita ningún mantemento. O Airless encóntrase na etapa de probas para vehículos de pasaxeiros e motocicletas, pero podería empregarse tamén noutros vehículos.

El modelo fotografiado puede no corresponderse con el precio promocional. 3 años de garantía sin límite de kilometraje. Asistencia 24 h en Europa. *Precio promocional válido para Península y Baleares hasta fin de mes. IVA, IM y transporte incluidos. Ayudas del Gobierno no incluidas. Emisiones CO_2: 251-278 g/km. Consumo mixto: 9,5-10,5 l/100 Km.

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

GETZ 1.5 CRDI GL 3P 82 CV	**FEBRERO05**	**KM 0**	**9.800 euros**
MATRIX 1.5 CRDI GLS ABS 102 CV	FEBRERO05	KM 0	12.600 euros
GETZ 1.1 GL 5 P AA 63 CV	**FEBRERO05**	**KM 0**	**9.000 euros**
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 112 CV	DICIEMBRE04		21.500 euros
ACCENT 1.5 GLS 5P 102 CV	**2004**		**9.000 euros**
GETZ 1.5 CRDI GLS FULL 3P 82 CV	2004		10.500 euros

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

Teléfonos: 981 56 96 32 - 981 56 96 30 – Boisaca - SANTIAGO