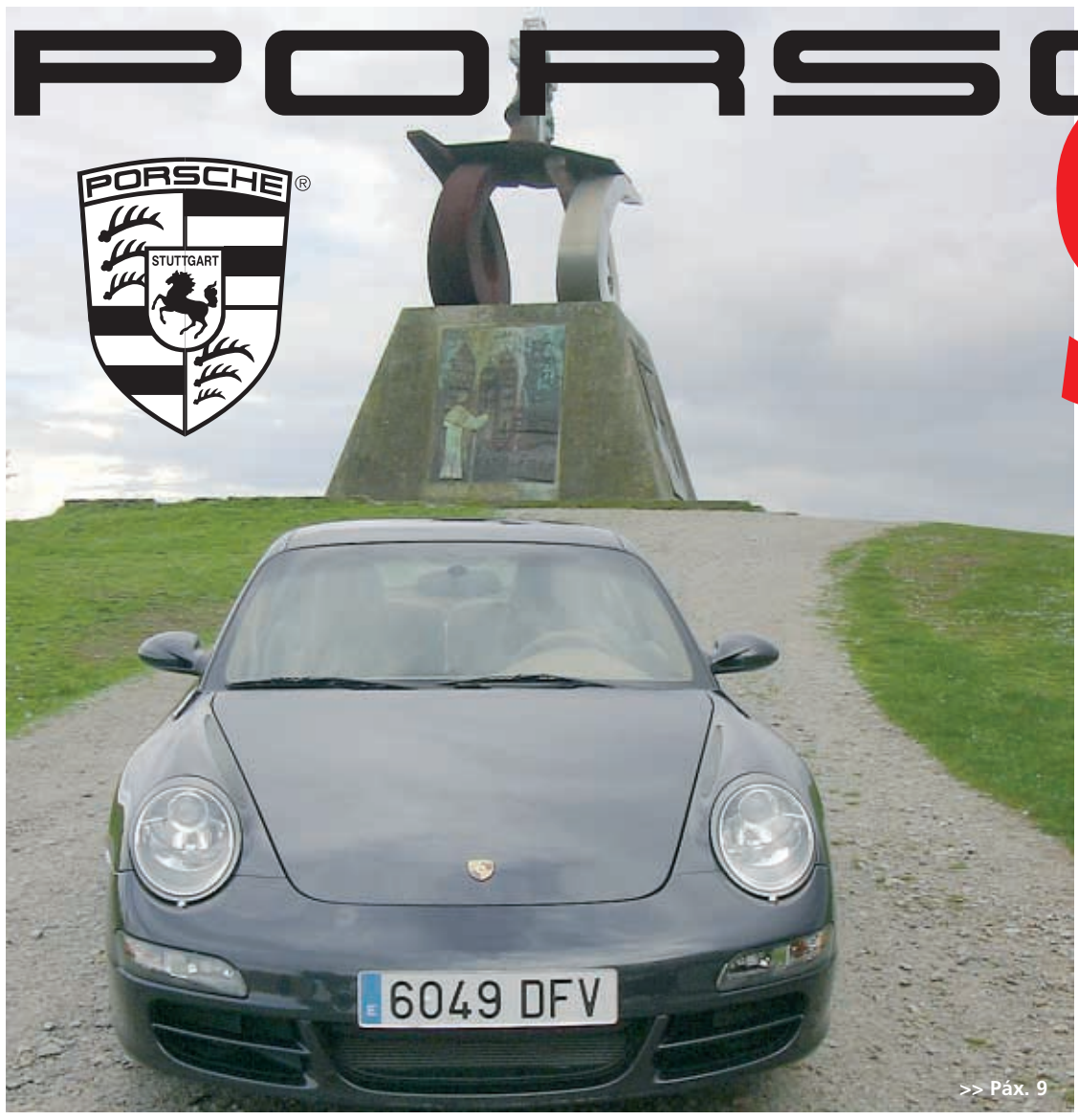
A ACTUALIDADE DO MOTOR Santiago de Compostela – [ABRIL05] Nº 98 - ANO X

Sprint MOTOR

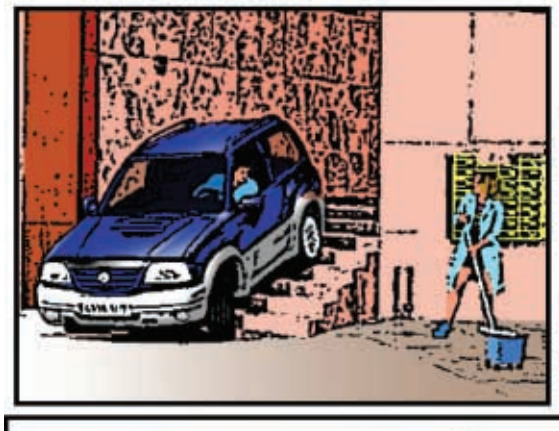


PORSCHE® 911 carrera

O León desmelénase

>> Páx. 8

25º Aniversario da tracción Quattro >> Páx. 4
Volkswagen Touareg W12 Sport >> Páx. 5
Os sistemas Bluetooth >> Páx. 10



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 CO_2 (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

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

A tecnoloxía ao servizo da vida

Citroën no Salón da Saúde 2005

Citroën amosou en Santiago, no Salón da Saúde 2005, algo máis que automóbiles, expuxo ante o público auténticos hospitais móbiles, verdadeiros centros médicos sobre rodas. Concretamente, o C4 e o C5, convertidos en vehículos de emerxencia, e o Jumper transformado en ambulancia de traslado e de soporte vital básico. Todos eles equipados co material sanitario necesario e con avanzadas tecnoloxías de comunicación, postas ao servizo da saúde e da vida.

Agora, Citroën traslada o seu carácter innovador á área do transporte sanitario e, para iso, coa colaboración de varias empresas especializadas, incorporou aos seus modelos, ademais dos equipamentos habituais, os máis avanzados en materia de comunicación, en áreas como as da transmisión de datos en tempo real ou Internet móbil. Ditos avances técnicos facilitan o labor dos profesionais da saúde desprazados, que poden, por exemplo, dispor dende o seu vehículo, e ao instante, de información sobre o historial dos enfermos, como se realmente estivesen nun centro médico. Os vehículos comos os que a marca gala expuxo no Salón da Saúde, fabrícanse baixo pedido.

C5 2.0 Hdi 138

A transformación deste modelo inclúe unha ponte de luces de Code 3, modelo MX-7.000, que permite unha perfecta sinalización nun radio de 360º, incluso nas peores condicións metereolóxicas; un altofalante de 100 W; un amplificador E-2158 de 100 W con 5 tipos de son, incluíndo o ecolóxico e a megafonía; así como un sinalizador de emerxencia na parte posterior do vehículo.

Tanto o C4 de asistencia domiciliaria coma o C5 están equipados cun ordenador de peto (PDA) HP IPAQ Pocket 6340, que conta cun sofisticado dispositivo de navegación GPS móbil. Ademais, este lixeiro ordenador de peto tamén é de grande utilidade para o persoal sanitario porque, cando incorpora determinadas aplicacións informáticas, poden coñecer datos clínicos e administrativos do paciente, así como consellos de actuación.

Ambos modelos incorporan, no maleteiro unha caixa de urxencias de material plástico ABS, totalmente estanco, de gran resistencia, especial para emerxencias.

C4 1.6 Hdi 92

Para transformar este modelo nun vehículo de asistencia domiciliaria, o C4 5 portas sufriu un cambio de imaxe, unha transformación que inclúe, xunto aos equipamentos habituais, unha ponte de luces de Code 3, modelo Excalibur, que permite unha perfecta sinalización nun radio de 360º, incluso nas peores condicións meteoroló-xicas; un altofalante de 100 W, situado no interior do capó, así como un amplificador específico, con 5 tipos de son, entre os que se atopa o ecolóxico e a megafonía.

Fernando Cuadrado
REDACCIÓN

Ambulancias

O Jumper, o máis grande dos vehículos industriais da gamma de Citroën, apareceu no Salón da Saúde 2005 convertido en 2 ambulancias, unha delas de soporte vital básico e a outra especial para traslado, con tres asentos. Ambas incorporan os últimos avances tecnolóxicos para este tipo de vehículo.

Carta enviada por Francesco Zerbi, presidente da FIM, a Valentino Rossi e a Sete Gibernau

Apreciados Srs:

A estima, a admiración e o aprecio que sinto por ambos como persoas e como deportistas lévame, como presidente da FIM, a escribir o seguinte:

Entendo perfectamente que as ansias de vitoria, o ambiente de competición, a gana de medir as propias forzas e as do contrario leven a dalo todo en carreira. Entendo tamén que o espectáculo é aínda maior se hai loita e confrontación entre rivais. Pero o espectáculo non ten que estar nunca por riba dun deporte que, especialmente no voso nivel, é a expresión da lealdade, cabaleirosidade e xogo limpo.

Isto non significa que teña algo que reprochar dende un punto de vista regulamentario. Sempre e cando o que sucedeu o domingo en Jerez sexa aceptado por ambos como unha consecuencia da excesiva gana de gañar, pero que non pode e non debe repetirse e, por riba de todo, non debe deixarvos sentemento de revancha nin de rancor.

Quero vervos de novo dando o mellor de vós mesmos a este deporte que amamos, pero respectando o adversario, que no fondo significa respectarse a un mesmo.

Estou seguro de que o sucedido non deixará cicatrices entre vós, que ademais tedes o deber de ser exemplo para tódolos amantes do deporte, que queren vervos enfrontarvos lealmente para gañar, pero unidos polo respecto mútuo.

E unha vez exposto o meu punto de vista, agardo seguir gozando con vós en próximas carreiras.

Cordialmente,

Francesco Zerbi
Presidente da FIM

Publicamos esta carta do presidente da FIM a Rossi e Guibernau porque cremos que reflicte bastante sensatez e chama á concordia entre os pilotos. Unha carta que apela a que o espectáculo non estea por riba da deportividade, que é o que ten que prevalecer sempre entre os deportistas. Cremos que a "pasada" de Rossi na última volta de Jerez a Guibernau entra dentro das regras do xogo. Perigosa?, pois si. Pero así é o deporte do motociclismo na súa máxima expresión. Estender a man e seguir na loita, ese debe ser o futuro.

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 LeAbranza
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

25º Aniversario da tracción Quattro

Sprint Motor
REDACCIÓN

A principios deste mes abriu as súas portas unha exposición retrospectiva para conmemorar os 25 anos do sistema de tracción Quattro, unha tecnoloxía que trasladou Audi ós seus coches de serie a principios dos oitenta e que revolucionou o mundo do automóbil da época. O lugar elixido para a mostra é o Audi Fórum de Madrid, situado no número 13 da rúa Ourense, onde durante dous meses se poderá realizar a través de 4 bloques temáticos: historia, tecnoloxía, seguridade e dinámica, para comprender de forma doada e detallada a achega que supuxo o devandito sistema de tracción.

Foi a finais de 1980 cando Audi presentou o seu primeiro modelo con esta tecnoloxía, o Audi Quattro. Equipado cun motor turbo de 5 cilindros e 200 CV de potencia, este modelo pronto amosou unhas cualidades de comportamento moi superiores ás da súa competencia. De feito, a marca inscribiu os seus coches no Campionato do Mundo de Ralis e os seus rivais decatáronse rapidamente de que aqueles vehículos serían insuperables, sobre todo en condicións de terreo esvaradío.

Audi conquistou 4 títulos mundias, entre pilotos e marcas, de 1982 a 1984. Moitos especialistas consideran que esta foi a época na que os coches de ralis acadaron o seu máximo esplendor.

MG Rover agoniza

Sprint Motor
REDACCIÓN

MG Rover, que ten un cadro de traballadores de 6.000 persoas, suspendeu a produción na planta de Longbridge, en Gran Bretaña, por problemas de abastecemento de compoñentes derivados de informacións sobre a crise de liquidez da compañía, que podería poñer en risco a súa adquisición por parte dunha empresa chinesa, isto último practicamente descartado.

Coa caída desta marca a industria británica desaparece. Atrás quedan os tempos de Rolls Royce, Bentley, Jaguar e outras marcas que encheron páxinas da historia. Agora en mans de grupos automobilísticos alemáns e estadounidenses. O Grupo Volkswagen é o propietario da luxosa Bentley, BMW das marcas Rolls Royce e Mini (que está a gozar dun éxito de vendas na actualidade), o xigante General Motors fíxose con Vauxhall (Opel no resto de Europa) e Ford adquiriu tres carismáticas das illas: Jaguar, Land Rover e Aston Martin. Por outra banda, a deportiva Lotus que tantas alegrías lles deu ós británicos nas carreiras está baixo as ordes do grupo malasio Proton.

En fin, haberá que ir perfilando o que pasará cos usuarios de MG Rover, pois de seguir así as cousas a fábrica pechará as súas portas antes de rematar este ano.

Algo máis que música para o A8

Sprint Motor
REDACCIÓN

Audi equipará o modelo A8 no outono cun sistema de audio exclusivo desenvolvido pola compañía dinamarquesa Bang & Olufsen. Este sistema conta cunha distribución "perfecta" do son, independentemente da praza que se ocupe no A8, e o son "iguala os mellores sistemas domésticos estéreo de altísima gamma", segundo o fabricante. Esta tecnoloxía utiliza lentes acústicas que garanten unha dispersión uniforme das frecuencias máis altas no interior do A8.

O sistema de son é tamén música para os ollos: o seu deseño combina co ambiente deportivo e luxoso do A8, ademais de proporcionar un toque artístico de alto nivel. Cando o sistema está activado, dous pequenos altofalantes emerxen automaticamente do salpicadeiro, ofrecendo un son perfecto en cada asento do coche e aliñando con precisión as emisións horizontais. Nese punto, a fascinación da tecnoloxía visual combínase coa brillante acústica do novo Sistema Avanzado de Son Bang & Olufsen.

Outro éxito do HydroGen3

Sprint Motor
REDACCIÓN

O HydroGen3, un Opel Zafira propulsado por pila de hidróxeno, foi o gañador da actual edición do Rali de Montecarlo nesta categoría. Este vehículo, de tracción dianteira e cun propulsor que desenvolve 82 CV, acelera de 0 a 100 km/h nuns 16" e alcanza unha velocidade máxima de 160 km/h.

O HydroGen3 demostrou xa a súa fiabilidade en múltiples ocasións, a máis recente

foi no verán do 2004 no "Opel Fuel Cell Marathon-powered by GM" (Maratón de Pila de Combustible Opel-propulsado por GM). En 38 días, o prototipo percorreu exactamente 9.696 quilómetros entre Hammerfest (Noruega) e Cabo da Rocha (Portugal), establecendo unha marca mundial para vehículos de pila de combustible.

Volkswagen loce co Touareg W12 Sport

Sprint Motor
REDACCIÓN

Cando fai algo máis de 2 anos o fabricante alemán Volkswagen presentou o seu todoterreo Touareg poucos podían aventurar que ía converterse en tan pouco tempo, no SUV de referencia do mercado europeo. A perfecta conxugación das súas características como 4x4, vehículo de elevadas prestacións e berlina de luxo fixérono merecedor dos favores dun público esixente, capaz de apreciar o entramado tecnolóxico que incorpora este singular vehículo.

Ás iniciais versións de gasolina e gasóleo, entre as que destaca o motor V10 TDi de 313 CV de potencia máxima, súmase agora unha nova versión co excepcional motor de gasolina de 12 cilindros cunha configuración en W, utilizado xa no Phaeton e noutros vehículos do grupo, como o Audi A8 ou o Bentley Continental.

Dende o punto de vista estrutural, o motor W12 de 5.998 cc está formado por dous V6 de ángulo pechado (15 graos) unidos entre si cun cegoñal común de 7 apoios, nun ángulo de 72 graos. É, en definitiva, un motor de extraordinaria compacidade xa que só mide 513 milímetros de longo, 715 de ancho e 710 de alto. Está fundido en aluminio, con camisas tratadas especialmente para obter a máxima resistencia. E como detalle significativo desta busca da máxima prestación e o menor peso, cómpre mencionar que as tapas de balancíns e os colectores de admisión están realizados en magnesio.

Kia exporta 5 millóns de unidades

Un Picanto con destino a Italia foi o vehículo 5 millóns exportado por Kia Motors dende Corea. Trátase dun dos feitos máis importantes na historia do fabricante, e demostra a actividade frenética de Kia nos últimos anos no sector do automóbil. Nunha cerimonia especial no porto de Pyeongtaek máis de 250 convidados estiveron presentes no embarque da unidade 5 millóns.

O éxito na estratexia de exportación de Kia Motors é moi evidente en Europa, onde Kia foi a marca cun maior crecemento durante os últimos 3 anos. As exportacións ós países do vello continente medraron un 70,6%, pasando de 155.229 unidades no 2003 a 264.872 o ano pasado.

Sorento, o mellor no 1º trimestre

Durante o período xaneiro-marzo deste ano o Sorento foi o Kia máis vendido no mercado nacional cun total de 1.498 unidades. Séguenlle o monovolume Carnival con 1.314 vehículos, o novo Sportage con 1.069 e o Cerato con 1.057 coches, por citar os catro primeiros.

Kia tamén consegue un incremento de vendas no primeiro trimestre. As matriculacións destes 3 primeiros meses do 2005 foron de 7.325 vehículos que comparados cos 5.134 vendidos no mesmo período do ano pasado supuxo un aumento do 37,8%.

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

BMW HP2

Redacción
SPRINT MOTOR

A tecnoloxía da BMW HP2 baséase no concepto da R 1200 GS. Pero trátase dunha moto moi propia e excepcional, feita a medida para o condutor esixente dunha Enduro. O chasis, completamente de materiais lixeiros, foi concibido en función das experiencias acumuladas nos ralis de longas distancias. O sistema de amortiguación pneumática da roda posterior é unha primicia mundial. O motor, de peso alixeirado, é un típico bóxer de 2 cilindros que cubica 1.170 cc e rende 77 CV a 7.000 rpm. En tódalas pezas procurouse aforrar peso, deste xeito o peso en seco desta máquina é de 175 kg. Isto facilita que en pistas extremadamente accidentadas sexa unha moto fácil de conducir e cunha estupenda manobrabilidade, segundo o fabricante.

A HP2 comercializarase o vindeiro outono.

B R E V E S

■ **O novo Lexus GS** obtivo a máxima puntuación de 5 estrelas no apartado de protección de pasaxeiros e 2 no dos peóns nas probas de seguridade EuroNcap. A marca indicou que a nova xeración do Lexus GS "está equipada coa máis alta tecnoloxía en seguridade tanto activa coma pasiva dispoñible no mercado, grazas ó incremento dos materiais de alta tensión en tódolos compoñentes, para acadar un chasis lixeiro, ríxido e consistente.

■ **A fábrica portuguesa de Palmela de Volkswagen Autoeuropa** comercializará no primeiro trimestre do 2006 un novo modelo que probablemente se chamará Cabrio. Este coche terá distintas versións e equipará, nun principio, 4 motores de gasolina e un de gasóleo. Un 32% da produción deste automóbil estará destinado a Estados Unidos. O Cabrio compensará a caída de produción do Ford Galaxy, que fabricaba Volkswagen en Palmela.

■ **A Administración española** quedou sen representación en "Cars 21", un grupo ó máis alto nivel entre a Comisión Europea, representantes de gobernos e do sector do automóbil que deseñará a política da industria automobilística de Europa para aumentar a súa competitividade e garantir o seu futuro. Hai que destacar que o noso país é o 3º produtor de automóbiles de Europa, por detrás de Alemaña e Francia, con máis de 3 millóns de vehículos fabricados no 2004.

PEDALEANDO

Orbea Orca TDE

Miguel Tato García
REDACCIÓN

Esta bicicleta está sendo utilizada polo Euskaltel-Euskadi un dos equipos máis potentes do ámbito internacional.

O seu cadro está totalmente construído en fibra de carbono e pesa un quilogramo, en conxunto a bicicleta pesa sete quilogramos, isto fai que sea unha das bicicletas máis vendidas do mercado internacional polo seu pouco peso. As súas cores tamén son moi chamativas un laranxa forte e un negro brillante fan unha combinación explosiva.

A bicicleta monta o grupo Shimano Dura Ace de dez velocidades e rodas Mavic Ksyrium, un erro da Orbea Orca TDE é que utiliza para o manillar e a potencia aluminio, algo que se debería cambiar nunca bicicleta de gamma alta como esta, o resto dos compoñentes tamén son bos, utiliza cubertas Michelin Pro Race e pedais e freos Shimano Dura Ace. Uns compoñentes bos para unha bicicleta magnífica.

Se nos queremos facer cos servizos dunha Orbea Orca TDE algo que nos pode frear é o seu prezo 4.800 euros, pero se cambiamos algúns materiais como as rodas, o manillar e os pedais por outros de menos custo pero da mesma calidade podemos obter as mesmas prestacións, pero facendo que sexa máis asequible ó noso peto.

TU BODA

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

Octavi Combi 4x4

Sprint Motor
TEXTO E FOTOS

A nova xeración do Octavia Combi 4x4 presentado a principios de ano continúa a tradición dos vehículos de 4 rodas motrices. O primeiro vehículo de 4 rodas motrices dirixido ó gran público foi introducido no mercado en 1999 coa primeira xeración do Skoda Octavia Combi 4x4 e tivo un grande éxito.

Esta versión distínguese no exterior, do seu irmán con tracción simple, pola súa maior distancia ó chan (163 mm en vez de 138) e o símbolo 4x4 no portón traseiro. O tamaño do maleteiro nesta versión é igual cá do seu homólogo de tracción dianteira.

Motores e transmisión

Hai dous propulsores dispoñibles para o Octavia Combi 4x4. Ambos cumpren a normativa de emisións EU 4.

O flexible e económico motor diésel 1.9 TDI de 105 cabalos resulta ideal para quen prefira economía na condución. O potente motor de gasolina 2.0 FSI de 150 CV é axeitado para clientes que buscan unhas características moi dinámicas de condución. Ambos motores veñen con transmisión manual de 6 velocidades.

Presentación en sociedade do Suzuki Swift

O pasado xoves volviamos ter unha nova presentación oficial nos **Talleres Fernández** (Milladoiro), ó que xa nos ten afeito este concesionario, do último modelo en chegar ó seu escaparate: o Suzuki Swift. Un automóbil con carácter urbano que fará as delicias de moitos usuarios, cunha estética totalmente actual dispoñible en 3 ou 5 portas. Inicialmente venderase só con motorizacións de gasolina de 1.3 e 1.5 litros, que renden 92 e 105 cabalos respectivamente. En agosto tamén estará dispoñible con motor diésel.

O Suzuki Swift ten dúas versións, GL e GLX. De serie incorporan todos dobre airbag, ABS+EBD, dirección asistida, peche centralizado, elevalúas eléctricos e aire acondicionado. A versión GLX incorpora ademais, airbag lateral e de cortina, lamias de aliaxe e un sistema de acendido innovador sen chave (KeyLess).

O Suzuki Swift está á venda dende 12.295 euros.

VIDEOXOGOS

GTR Fia GT Racing Game… a velocidade máis realista para PC

Sevi Mertínez
SPRINT MOTOR

A oferta en simuladores de competición é enorme… pero os elixidos son poucos. Neste panorama aparece a nova produción de SimBim asesorada por pilotos profesionais e que leva o explícito nome de GTR…tres letras e un único obxectivo…que lle peles as teclas ó teu teclado a base de aceleracións do máis realista que temos visto ultimamente.

Gráficos espectáculares, sons capturados en situacións reais e condicións climatolóxicas e de luz cambiantes. Ademais de 70 modelos de coches auténticos e unha ducia de circuítos por todo o mundo. O GTR ten como meta converterse no simulador de condución extrema por excelencia usando datos telemétricos, CAD e GPS.

Dentro das novidaddes deste programa temos a posibilidade de disputar unha carreira completa das 24 horas de Spa Francochamps en tempo real cun total de 56 rivais en circuíto…

máis realidade imposible. Este modo pode ir gardándose pouco a pouco ata completar a carreira por completo e medirse cos mellores en resistencia e destreza.

O aspecto exterior dos vehículos e a apariencia dos salpicaderos está reproducida ata o último detalle, de maneira que o xogador poderá ter a sensación de pilotar coches coma o Ferrari 550 os Lamborghini Diablo e Murciélago, o Chrysler Viper GTS… e ata un SEAT Toledo… e por certo, os rivais teñen vida propia e non están acostumados a deixarse adiantar. Xa sabes exprime a realidade con GTR.

BREVES

■ **O presidente do grupo automobilístico DaimlerChrysler** admitiu serios problemas de calidade da marca Mercedes e as elevadas perdas do grupo Smart na xunta xeral de accionistas, celebrada este mes en Berlín. O presidente subliñou que hai que coidar a calidade dos Mercedes Benz, xa que esta marca é o mellor activo do Grupo.

■ **As familias destinaron** durante o ano pasado un 11% dos seus ingresos á compra financiada dun automóbil, mentres que este exercicio se producirá un descenso de 4 puntos básicos, segundo un estudo do BBVA. O informe destaca que nos últimos 12 anos a carga do préstamo para a adquisición dun coche se reduciu 6 puntos porcentuais.

■ **A produción en serie da segunda xeración do Seat León** comezará a partir de xuño. Este novo modelo completa a familia iniciada polo Altea e posteriormente complementada co Toledo como parte da nova estratexia de deseño e conceptual de Seat, xa que trata de ser unha marca eminentemente deportiva.

■ **Mercedes-Benz** chamou a revisión un total de 1,3 millóns de vehículos por posibles defectos no regulador do alternador, a batería e o sistema de freos. A marca alemá revisará e substituirá nos casos nos que sexa necesario, o regulador do alternador dos automóbiles de gasolina equipados con motores de gasolina de 6 e 8 cilindros, fabricados entre xuño do 2001 e novembro do 2004.

■ **O 100% dos automóbiles** que se comercializan no mercado nacional incorporan de serie o sistema antibloqueo de freos (ABS) e o airbag do condutor. A bolsa de aire de seguridade no caso do acompañante só se incorpora de serie no 95% dos coches novos, fronte a un 22% correspondente ó ano 1995. A incorporación ó equipamento de serie destes sistemas de seguridade xeneralizouse nos últimos anos.

❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil

ASEGAL ASESORES

❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia

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

O León desmelénase

O novo Seat León é un dos 3 piares fundamentais da nova Seat, xunto co Ibiza e o Altea. É o último lanzamento da nova xeración de produtos da marca española no ámbito do Grupo de Marcas Audi dende a súa constitución no 2002.

Juan M. Pérez
TEXTO E FOTOS

O novo Seat León é un dos 3 piares fundamentais da nova Seat, xunto co Ibiza e o Altea. É o último lanzamento da nova xeración de produtos da marca española no ámbito do Grupo de Marcas Audi dende a súa constitución no 2002.

Este modelo destaca por ter unha imaxe de cupé aínda que teña 5 portas. Herdeiro directo do concept-car Salsa, o novo León combina a funcionalidade dunha carrocería de 5 portas coa deportiva imaxe dun cupé. Esta aparencia conséguese grazas á solución adoptada para abrir as portas traseiras, que teñen as manecillas ocultas nos marcos, xunto co deseño das portas que acentúan este formato de cupé.

As dimensións do novo León medraron con respecto ás do actual. A súa lonxitude aumentou en 132 mm ata alcanzar os 4.315 mm; a súa anchura tamén crece ata os 1.768 mm, 26 mm máis, e a altura queda en 1.458 mm. O novo León combina perfectamente un dinámico deseño cun formato compacto. A habitabilidade vese aumentada en relación á versión actual, grazas a unha maior distancia entre eixes.

Catro propulsores

A oferta mecánica inicial do novo León estará composta por 4 motores, 2 de gasolina e 2 de gasóleo. O de acceso en gasolina será o 1.6 de inxección indirecta e 102 CV, que acompañará ó propulsor 2.0 con tecnoloxía FSI, que desenvolve unha potencia de 150 CV. En ciclo diésel as posibilidades serán o 1.9 TDI de 105 CV e o 2.0 TDI de 140 cabalos. Os 4 cumprirán as normativas de emisións Euro 4.

As mecánicas máis potentes de gasolina e gasóleo levarán incorporada unha caixa de cambios de 6 relacións. Ademais, o 2.0 FSI disporá dun cambio manual ou automático con función secuencial Tiptronic, e o 2.0 TDI poderase combinar co cambio automatizado DSG ou cun tradicional cambio manual, ambos tamén de 6 velocidades.

Proxecto Fox

Volkswagen lanzará a partir do mes de maio en Europa un novo vehículo chamado Fox. Este modelo será un automóbil práctico, fiable e a un prezo razoable, segundo un comunicado da marca. O fabricante xermano presenta o Fox, o seu modelo "de entrada" á gamma, especialmente pensado para un cliente novo, dinámico, urbano e actual.

Todas estas cualidades plásmanse tamén no Proxecto Fox. Volkswagen deseñou algo máis que unha presentación dun coche: trátase dun completo "mundo Fox", localizado en Copenhague, a través do cal tódolos invitados poden gozar deste proxecto, e vivir a experiencia do coche e a do mundo do cliente ó que vai dirixido.

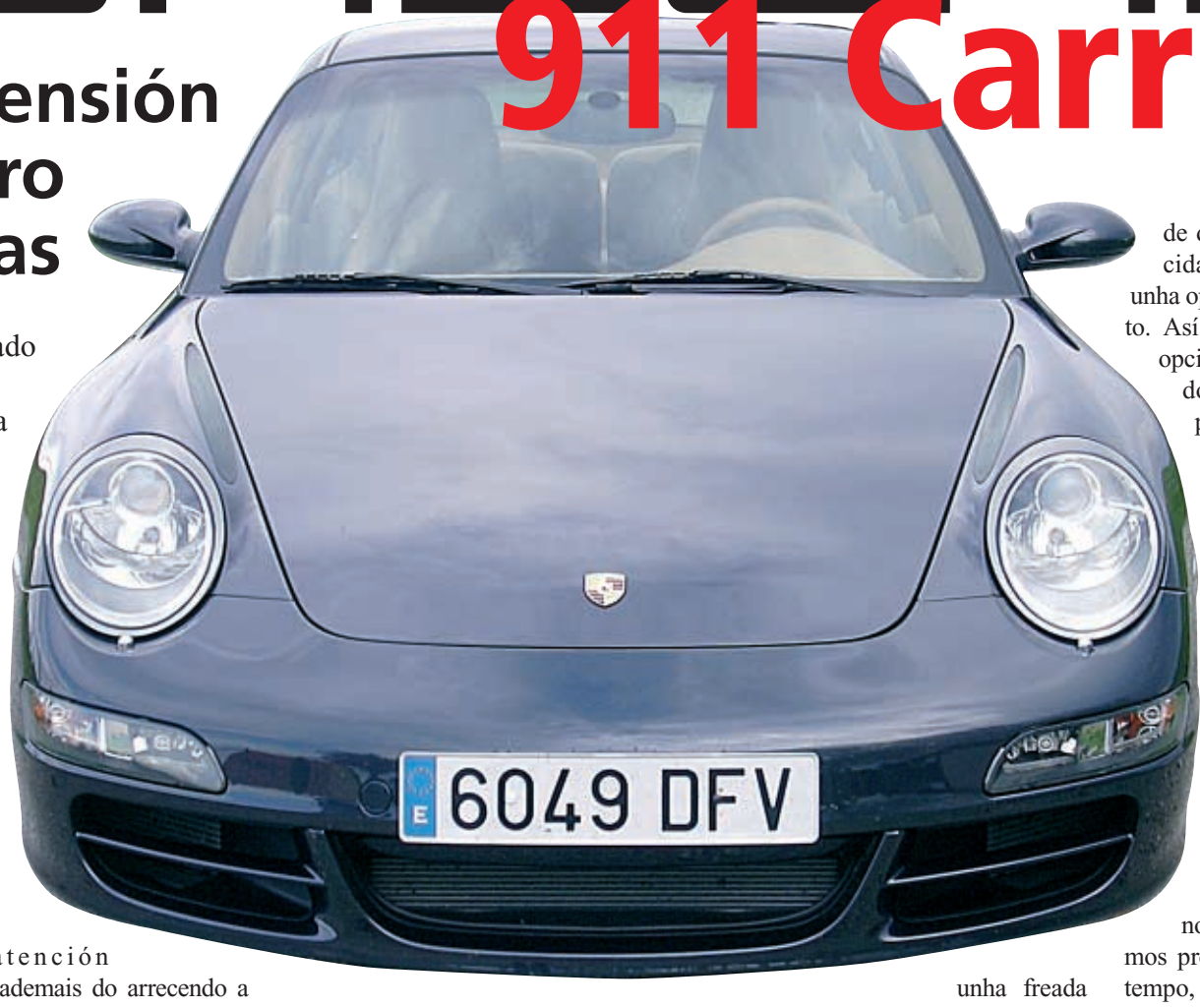
Con este Proxecto quíxose reunir a unha nova xeración de artistas, deseñadores, cociñeiros e estudantes de hostalaría, para desenvolver e levar a cabo as súas propostas. Ideas creativas que definen novos estándares nas áreas de catering, entretemento, viaxes e turismo.

Así, por primeira vez, unha presentación convencional dun automóbil transfórmase nun programa internacional e multifaceta de apoio a novos talen-

PORSCHE® 911 Carrera

Outra dimensión das catro rodas

Coido que a calquera apaixonado ó automobilismo lle gustaría probar algunha vez na súa vida un mítico Porsche. É outra dimensión das catro rodas. Aínda que son moitos os que o primeiro que pensan é na súa brutal e á vez doce aceleración, este é un deportivo equilibrado e máxico que nos namorará por tódalas súas cualidades. Entre outras, unha freada potente e impecable e unha estabilidade case perfecta.



Rodrigo Medina
TEXTO E FOTOS

Nesta ocasión, por cortesía do noso amigo Beni Fernández, concesionario oficial de Porsche en Vigo, tivemos o pracer de poñernos ós mandos de todo un mito vivente entre os automóbiles deportivos: o novo Porsche Carrera 911. A unidade probada montaba o motor de 3.6 litros que desenvolve 320 CV de potencia. Ademais, viña con todo o equipo dispoñible, incluso as lamias de 19", que son de serie no Carrera S, a variante máis deportiva, cun motor de 3.8 litros que rende 355 CV.

Ó momento de subirmos ó coche, o primeiro que chama a atención (ademais do arrecendo a novo) é a calidade dos materiais empregados, cun acabado impecable. Queda claro que non se deixa nada ó chou. O segundo pracer vén ó introducir a chave no contacto e escoitar a melodía que despide o seu motor boxer (unha auténtica sinfonía para melómanos) e o terceiro, e máis pracenteiro, ó premer o acelerador e notar todo o seu poderío. Foron poucas as veces que conectamos o sistema de audio. Para que?, se tiñamos o pracer de escoitar o son do seu propulsor.

Nada máis empezarmos a rodar, dámonos de conta de que imos comodamente sentados e que todo está ó noso alcance. Aceleramos e sentimos que non hai límite, cortándonos un pouco, enlazamos un treito de curvas pechadas á dereita e á esquerda, todo segundo o guión, sobre raís… sen estraños nin nada que nos poida intranquilizar. Despois desta pasada rápida chega o momento de frear. As pastillas en vez de morderen os discos, bícanos e trátanos con agarimo, sen que isto reste un chisco de eficacia. Simplemente unha freada exquisita, perfecta.

Esta unidade viña con cambio automático Tiptronic, que nos tempos que corren e coa densidade de tráfico que hai ata nas cidades máis pequenas é unha opción cómoda para o piloto. Así e todo, tamén temos a opción secuencial, con mandos situados no volante para cando desexemos facer unha condución máis esixente.

Ten algún defecto este alemán? Pois se se pode ver así o maleteiro, cabe o xusto para unha fin de semana. Quedan como recurso os asentos traseiros, que son para tallas pequenas.

Desgraciadamente, como todo o bo nesta vida, dura pouco. A toma de contacto fíxosenos moi breve e non puidemos probar o Porsche con máis tempo, polo que agardamos a ter outra vez a oportunidade de gozar desta obra de arte da enxeñería xermana, ou por que non un Carrera S?

Félix Doce
TEXTO

Os sistemas Bluetooth

A tecnoloxía Bluetooth é un sistema aberto para a comunicación sen arames (wireless) de datos e voz. Está baseada nun enlace de radio de baixo custo e curto alcance, formado nun circuíto integrado de 9 x 9 mm., proporcionando conexións instantáneas para contornos de comunicacións tanto móbiles como estáticos. En definitiva, Bluetooth pretende ser unha especificación global para a conectividade sen arames.

O obxectivo principal desta tecnoloxía é a posibilidade de substituír os moitos cables que conectan uns dispositivos con outros por medio dun enlace radio universal de curto alcance, ademais de ofrecer unha ponte ás redes de datos existentes, unha interface co exterior e un mecanismo para formar, no momento, pequenos grupos de dispositivos conectados entre si de forma privada fóra de calquera estrutura fixa de rede.

Nos automóbiles, dita tecnoloxía incorpórase aos coñecidos mans libres dos teléfonos móbiles, polo que nos permite conectar o noso móbil aos altofalantes do coche sen cables.

As diferentes partes do sistema Bluetooth son:

Teléfono Móbil. Debes consultar no manual do teléfono se dispón desta tecnoloxía. En caso contrario, un adaptador custarache uns 30 euros.

Centraliña. É o cerebro do mans libres e ten que dispor de bluetooth. Pode ir instalada no cadro de mandos do coche ou ser portátil.

Altofalante. Se se trata dun mans libres fixo empregará os mesmos que o equipo de audio do coche para transmitirnos a voz do noso interlocutor. Os mans libres portátiles dispoñen dun pequeno altofalante que se enchufa ao chisqueiro do coche.

Radio do coche. Cando recibimos unha chamada ou decidimos facela, o volume da música baixa automaticamente –nos portátiles temos que baixala nós.

Speaker. Son os micrófonos polos que falamos: van ocultos na parte dianteira do coche ou no cadro de mandos, preto do volante.

Cada vez son máis as marcas de automóbiles que incorporan esta tecnoloxía aos seus modelos, sobre todo aos de gamas superiores. Audi, BMW, Mercedes, VW, Renault, Alfa Romeo ou Citroën, son algunha delas. De xeito puntual, algúns fabricantes, como Ford, venden con desconto estes mans libres en modelos coma o Fiesta ou o Focus..., sempre que contrates unha liña de teléfono, con alta gratuíta. De todos os xeitos, se vas comprar un coche, negocia co concesionario se che regalan a instalación do equipo.

Fronte aos mans libres convencionais, os que incorporan a tecnoloxía bluetooth compensan por comodidade, pois non precisa enchufar o teléfono móbil a ningún sitio, podendo levalo no peto ou na carteira, pola súa sinxeleza de uso, xa que tan só precisamos pulsar un botón para descolgar e outro para colgar a chamada, e porque cada vez son máis os equipos electrónicos que utilizan esta tecnoloxía de comunicación sen arames, ofrecendo unha gran calidade de son.

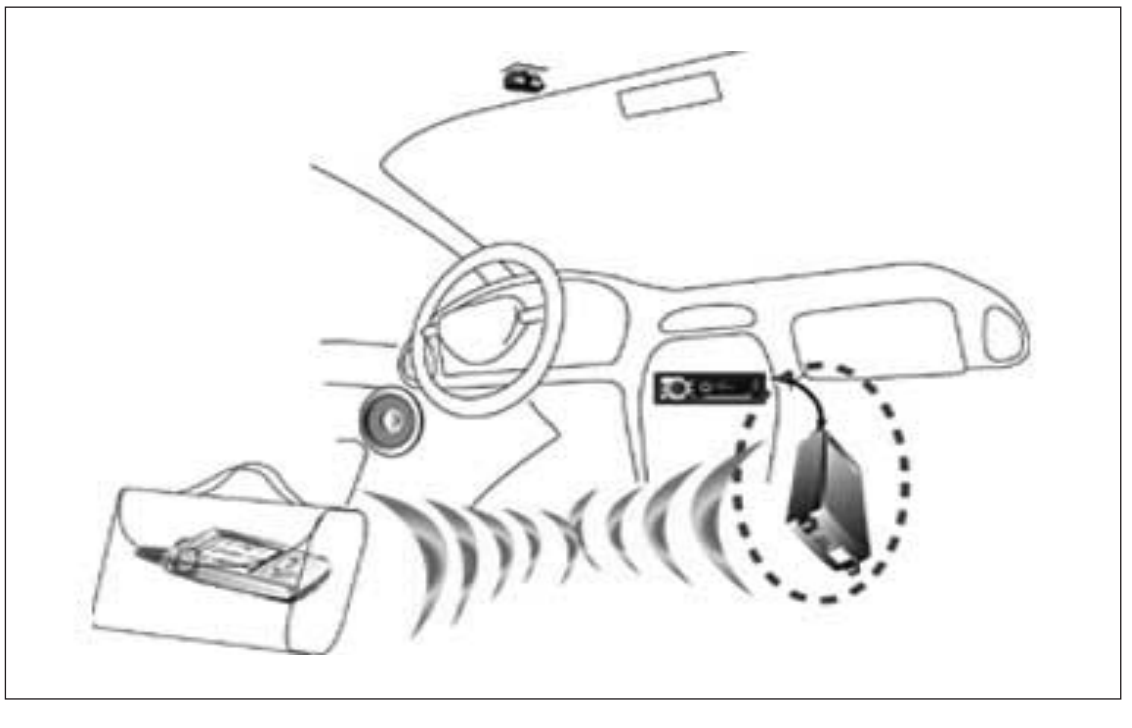
Por contra, os mans libres con tecnoloxía bluetooth son máis caros que os tradicionais e aínda non serven para todos os modelos de teléfonos móbiles do mercado.

Ademais, a tecnoloxía sen arames estase a converter en vital para cumprir as normas de tráfico. A lexislación actual contempla fortes multas para o uso dos teléfonos móbiles mentres se conduce, xa que se demostrou que multiplican as posibilidades de sufrir un sinistro. É obrigatorio utilizar sempre un sistema de 'mans libres', popularizado grazas a estas tecnoloxías sen arames que o converten nun dispositivo máis cómodo, económico e fácil de instalar.

E queda moito por descubrir, pois xa se comezan a ver vehículos con tecnoloxía sen arames que permiten ao condutor integrar perfectamente o seu teléfono móbil e o seu asistente dixital persoal (PDA) no sistema de audio do vehículo.

O "coche concepto" Modelo U de Ford, presentado no Salón del Automóbil de Detroit deste mesmo ano permite compartir o calendario, a lista de tarefas e a axenda. Outras posibilidades do sistema é abrir e pechar o vehículo coa PDA, dispor dun manual do usuario interactivo ou configurar todos os sistemas do vehículo electronicamente.

Fronte aos mans libres convencionais, os que incorporan a tecnoloxía bluetooth compensan por comodidade, pois non precisa enchufar o teléfono móbil a ningún sitio, podendo levalo no peto ou na carteira, pola súa sinxeleza de uso, xa que tan só precisamos pulsar un botón para descolgar



Música V10

O home dos récords

"As estatísticas é coma os bikinis; vese algo, pero non o deixan ver todo", Bozidar Maljkovic dixit. Este apotegma, cheo de retranca e digno de Confucio, tentoume a analizar desde ese punto de partida os andares de Michael Schumacher pola fórmula 1 adiante.

Ramón Novo Folgueira
SANTIAGO

Indo á cifra pura, o artista alemán lévalle dous títulos de vantaxe a Juan Manuel Fangio, tres a Alain Prost, catro a Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda, Nelson Piquet e Ayrton Senna; acumula cinco títulos consecutivos, por catro de Fangio; ostenta o maior número de victorias con 83, fronte ás 51 de Prost, 41 de Senna, 31 de Mansell, 27 de Stewart, 25 de Clark e Lauda; 20 zapateiras (victoria, pole e volta rápida) fronte ás 11 de Clark, 9 de Fangio, 8 de Prost, 7 de Senna, 5 de Ascari, Mansell, D. Hill e Häkkinen; suma 137 podios, 31 máis ca Prost, 57 ca Senna, 77 ca Piquet e Coulthard; primeiro tamén en ganar carreiras saíndo da pole, con 37, 8 máis ca Senna e 19 de Prost; 66 voltas rápidas por 41 de Prost, 30 de Mansell, 28 de Clark, 25 de Häkkinen e Lauda, 23 de Fangio e Piquet; máximo de victorias nun mesmo GP, con 7 en Francia e Canadá, e 6 en Bélxica, San Mariño, Xapón e España; tamén é máis ca ninguén en victorias e voltas rápidas na mesma temporada, 13 e 10 consecutivamente; leva conseguidos máis de 1.100 puntos*, a trescentos e pico de Prost, que é o segundo; 4.640 voltas en cabeza, o que se traduce nuns 21.000 quilómetros, máis de 7.000 Km de vantaxe de Senna; 6 títulos de constructores para a marca Ferrari fronte ós 4 de Prost en McLaren e os 3 de Hill en Williams; 23 dupletes con Barrichello, superando as xugadas Senna-Prost, Häkkinen-Coulthard ou Mansell-Patrese; por suposto, é o que máis cartos gana en concepto de premios, á parte do que lle chove por exhibir propaganda.

***Algúns datos están extraídos da edición 2005 de Grand Prix Guide de Jacques Deschenax, guía financiada por unha marca de cigarros.**

Eso non é todo, amigos; aínda hai máis

Ándalle cerca de bater outros rexistros, como o número total de carreiras en fórmula 1, con 215, a corenta e unha de Riccardo Patrese; é segundo en poles con 63, a tiro de recortar as dúas que lle leva Senna; ten 7 victorias consecutivas no 2004, nada máis superado polas 9 de Ascari entre os anos 52 e 53; por último, vai camiño da décimo quinta temporada, a tres de Graham Hill e dúas de Patrese. Así e todo, o que nunca vai poder conseguir xa é o mérito de obter coa maior xuventude o campionato, en mans de Fittipaldi, e a primeira victoria, para Alonso con 22 anos e 27 días. Facer fai ben seguir correndo, porque cando obtivo o quinto título no 2002 moitos pensabamos que cabía a posibilidade de que abandonase as carreiras coincidindo coa conclusión do contrato. Como demostrou, non tiña motivos físicos nin de falta de estímulo e xa non digamos técnicos para renunciar a máis títulos por aquela cousa de marchar na cúspide da traxectoria co peito ben inchado. Se se rexe polas mesmas sensacións persoais que daquela o animaron a prolongar a súa carreira automobilística, Michael debe continuar correndo ata que veña alguén que mereza a coroa e tome o relevo para que o baleiro non o acabe enchendo un chaíñas calquera. É de esperar que dea salsa ás carreiras ata o final do contrato, a finais do ano que vén. Aínda que teña que marchar coas orellas gachas, non vai desmerecer; tenlles pasado a máis, e non é síntoma de nada, máis ca de os anos non pasan en balde.

O non-sei-que

Menos tanxibles cás porcentaxes e as cifras son as circunstancias imponderables. Quen é o listo que mide o valor intimidatorio de Schumacher cando está xusto detrás ou vén achegándose? A impresión causada nos seus rivais acabou por achicar o potencial dalgúns pilotos coma Barrichello, Coulthard, Irvine, Montoya, que se renderon para sempre. Abonda a súa presencia para que a súa figura saia potenciada, o cal o converte nun referente, comparable ós máis grandes automobilistas de tódolos tempos, habitualmente relacionados de modo automático coa época en que competiron, como os anos 50 de Fangio, os 60 de Clark, os anos de Stewart, os de Lauda, os de Prost ou os de Senna.

A fortaleza mental e o xogo psicolóxico dentro e fóra da pista quizá tamén lle valeu en ocasións esconder debilidades e poñer de manifesto unhas condicións por encima das súas posibilidades, aínda que eso nada máis o saiba el. Ser bo e parecelo a través da intelixencia, a pillería e dotes interpretativas ten pinta de representar para Shumacher un plus á hora de controlar os riscos cando vai máis alá da técnica e os seus límites.

Tampouco é para tanto

Xa vimos que os datos non sempre o din todo. Un factor que axuda a determinar a dimensión verdadeira dos algarismos manexados máis arriba é o contexto. A Schumacher fano algo menos do que é os rivais con que competiu. Os seus compañeiros Herbert, Irvine e Barrichello non eran doutro mundo, nin tampouco os seus rivais máis directos: No 94, ano do seu primeiro título, Prost retirárase tras ganar o campionato e Senna morre no Williams. No 96 vai para Ferrari e gana Hill, que non se atrevía a adiantarlle a ninguén. Villeneuve, que aí está para quen o queira ver, imponse no 97 co dominante Williams Renault. Häkkinen liga dous campionatos á conta dunha superioridade mecánica maiúscula sen librar máis de dous ou tres man a man con Schumacher. En cambio, Senna ganoulles a Prost e a Mansell, Prost a Senna, a Mansell e a Piquet, Piquet a Prost e a Lauda, Lauda a Piquet e a Prost, Fittipaldi a Stewart, Stewart a Fittipaldi, Clark a Hill e a Brabham, Fangio a Ascari e a Moss, Ascari a Fangio.

Ós ollos dos afeccionados, o de Kerpen tampouco sae moi favorecido do método comparativo, visto que o seu estilo nunca vai ser comparable ó de mitos coma Fangio, Clark, Villeneuve, Mansell ou Senna. En todo caso, sete títulos de Michael por tres de Ayrton ou dous de Jim non significa que sexa o dobre ou o triplo mellor.

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

Competición ó día

Miguel Cumbraos
TEXTOS E FOTOS

Brillando

O Mistubisi Lancer de Jorge López fíxose coa vitoria na cita inaugural do asturiano de ralis, en concreto o "XXV Rali Vila de Tineo", facilitándolle a operación o abandono de Felix García, actual campión. No Desafío Peugeot de Asturias, cos coñecidos Peugeot 206 XS, vitoria para Raúl Álvarez, ocupando as outras prazas de podio os dos vehículos do equipo lucense PromoRallye, pilotados polos irmáns Antonio e Oscar López Salgado e tendo como navegantes a Miguel Díaz e Moncho López. O éxito galego nesta oferta promocional completouse co quinto posto dos ferroláns Oscar e Emilio Soto.

Repartidas

O Nacional de asfalto acometeu nas illas Canarias o seu segundo partido do ano, despois da carreira inaugural en asfalto alacantino, contando igualmente a cita para a Copa de Europa Oeste. Triunfo para o oficial de Peugeot Joan Vinyes, que estivo escoltada no podio por Daniel Sordo e García Ojeda.O lucense Sergio Vallejo veuse obrigado a abandonar por saída de estrada, concluíndo a carreira Luis Vilariño, competindo o de Palas de Rei no Desafío Peugeot. E falando do Nacional, o Rías Baixas muda a súa data, retrasa nunha semana a súa edición do 2005, que agora será o 4 de xuño, por problemas no recinto feiral vigués de Cotogrande.

Suma e segue

Despois da proba inaugural en Lalín e o aprazamento de Noia, o galego de ralis terá dúas citas no mes de maio. Por unha banda o "II Rali Sur do Condado", que se disputará en estradas pontevedresas o vindeiro sábado sete, sendo válido igualmente para as dúas copas de promoción, e tendo como epicentro a vila de Salvaterra de Miño. Quince días despois a caravana autonómica disputará outra manga na mesma provincia, aínda que está en pleno Salnés. Falamos do "XIV Rali do Albariño", que vai partir e concluirá na vila de Cambados, puntuando igualmente para Driver e Renault. E falando de carreiras, en maio tamén se porá en marcha o Campionato de Montaña, unha vez aprazada sine die Taboada, e que terá no concello ourensán da Bola o seu arrinque en concreto o domingo 15.

Primeiro líder

A nova modalidade da montaña galega, denominada "Trofeo", púxose en marcha en terras do concello pontevedrés de Oia, empregando para a ocasión unha vella especial do Rías Baixas. Triunfo para o asturiano Monchu, co seu M3, acompañado no podio por Alberto Meira, que liderou o grupo N, e por Jorge Pérez. O primeiro non carrozado foi Alberto Fernández, liderando o P Jaime Rodríguez e os CM Vicente Vieitez. Hoxe domingo dispútase a segunda proba deste certame, en concreto a Subida á Fraga, na localidade pontevedresa de Moaña, carreira recuperada tras varios anos sen celebrarse.

Primeiros contactos

Cataluña, e en concreto a localidade de Lloret de Mar, acolleu un novo rali que no 2006 gustaría de estar no certame nacional de asfalto tras sufrir inspección no presente. A cita, que inauguraba o calendario do Trofeo C2, veu o dominio do Clio S1600 de Membrado, rematando igualmente no podio Zurita e Ojeda. Na citada copa de promoción, vitoria para o local Dani Balasch, acabou quinto o ferrolán Rico e oitavo o piloto de Bertamiráns, Martín Bello.

Todo a punto

O circuíto belga de Zolder será o escenario o vindeiro 1 de maio do arrinque das "World Series by Renault", campionato sobre monoprazas que se presentan como moi rifado e aberto. Os últimos tests, celebrados en Le Mans e Cheste, foron irregulares para o piloto galego Celso Míguez, que forma equipo co valenciano Adrián Vallés na estrutura de Pons Rácing. Na pista gala o pontevedrés obtivo o mellor rexistro entre os 30 participantes, véndose prexudicado por diversos problemas mecánicos nas sesións no trazado valenciano. Pese a ser un novato na categoría, Míguez confía estar entre os mellores neste certame de corte tan internacional.

Novo proxecto

O piloto galego José María Pérez Fontán, compartiu volante co portugués Pedro Nevoa, comezou un novo proxecto no Nacional de GT, avalado por patrocinadores autonómicos e dispondo para iso dun Marcos LM 600 da categoría GTA. Na cita inaugural deste certame, que tivo como escenario o trazado madrileño do Jarama, Fontán foise habituando á condución do coche belga, rematou décimo da súa clase na primeira proba, pese a un toque con outro participante, e abandonou na segunda por un problema mecánico.

Consolidados

Cumprindo xa tres das súas catorce citas, o galego de karting está a consolidar a certos pilotos nas posicións de postos de cabeza. Na categoría alevín o Seijo Comer de Bernardo Álvarez vai primeiro, sendo cousa de Ismael Santamaría a primeira praza da xeral provisional dos cadetes. Entre os pilotos que compiten na categoría IC-125, o mellor está a ser o vigués Iago Rego, liderando o ourensán Roberto Lindoso en Inter-A. Por último, os júnior son dominados por Aaaron Filgueira, correspondéndolle esta honra a Jorge Mella entre os Sénior-125.

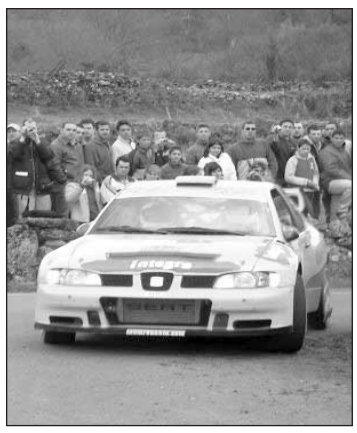
Ano novo, vellos vencedores

Miguel Cumbraos
TEXTOS E FOTOS

X Rali do Cocido

A historia da cita que abría o galego de ralis no 2005 escribiuse nas primeiras especiais do día. Unha modificada cronometrada de Rodeiro ía decidir non poucas cousas. A carcasa da distribución cedía no coche de Martínez Barreiro, Senra golpeaba e Meira, autor do mellor crono, chegaba á meta con problemas nun manguito.

O resto da mañá, composta por tres cronometradas máis, non ía estar exenta de interese. As circunstancias e o seu veloz andar cun Escort moi afinado daban o liderado provisional a Jesús Ferreiro, aínda que o ataque ulterior de Senra situaban ao de Dumbría na primeira praza provisional. No estreo do seu Córdoba WRC Roberto Blach ía tanteando o terreo, como lle acontecía a Luís Penido, liderando o santiagués entre os de serie co seu novo Lancer "Tommi Makkinen".



No seu primeiro contacto co Córdoba WRC Blach rematou segundo.

Lalín estaba acollendo unha carreira con 139 pilotos admitidos a competir e con moitas baixas nas primeiras de cambio. No estreo do seu novo C2 S1600 Carballido, que chegou a estar en postos de podio, tivo que abandonar por problemas de cambio, como lle aconteceu aos Clio de Figueiras e Aragonés, ao Saxo de Jaime Castro ou ao Mitsubishi do madrileño Corrochano, así como o antes citado Alberto Meira.

Penido e o seu novo Mitsubishi lideraron o grupo N.

Poucas modificacións

A segunda parte do Lalín, composta de cinco treitos, íase ver marcada pola choiva e pola perda de punch de Ferreiro. Deste xeito o podio era para Senra, logrando o actual campión unha vitoria en proba de máximo coeficiente, Blach e o asturiano Félix García, terceiro en terra de ninguén. Ferreiro era cuarto, por diante do incisivo Gil, o piloto do Clio clasificado como primeiro local na chegada.

Pese a un problema de freos, o compostelán Penido remontaba coa chegada da auga, concluíndo sexto e primeiro entre os coches de serie, precedendo na xeral absoluta final ao ferrolán Costoya (Ford Sierra) e ao veloz Iván Cagiao, a Xoán Carlos Cotón e ao piloto de Silleda Roberto Pérez.

Nas dúas copas de promoción a carreira inaugural ofreceu historias dispares. Dende o segundo treito Roberto Torres foi o máis rápido entre os Clio, consolidando o veterán pontevedrés unha merecida vitoria. José Carlos López e Manuel Macías completaron as outras dúas prazas de honra na oferta autonómica de Renault. E no trofeo Driver Pablo Rey e o seu Fiat foron inicialmente os mellores, aínda que a tarde foi determinante para que Andrés Fraga se fixera coa vitoria, concluíndo terceiro o 205 Rallye de Fernando Rico.

Senra, a primeira vitoria do ano.

Incontestable vitoria de Roberto Torres na copa Clio.

O RUTÓMETRO

Miguel Cumbraos
REDACCIÓN

1 Primeiro líder. O Nacional de ralis de terra deu o seu bandeirazo de saída en terras de Teruel, en concreto na localidade de Alcañiz. Vencedor do grupo N e da EVO Cup o pasado ano, o canario Samuel Lemes fíxose coa victoria final por diante de Roca e Villanueva, éste último liderando entre os de serie. O mellor representante galego foi o coruñés Amador Vidal, sexto na chegada pilotando tamén un Mitsubishi.

2 Repartidas. Arrincou o Mundial de motociclismo, con dobre cita na Península Ibérica. No trazado andaluz de Xerez, Simoncelli foi o mellor en 125, como fixo Rossi nunha polémica proba de GP, liderando Pedrosa no cuarto de litro. En Estoril, no marco do GP de Portugal, reparto de nacións no banzo máis alto dos pódios, onde estiveron o australián Stoner (250), o finlandés Kallio (250) e o brasileiro Alex Barros (Moto GP) respectivamente.

3 Repartidas. Monza e o seu apreciado circuito tiveron a honra de por en verde o semáforo do Mundial de Turismos, modalidade sempre espectacular e que busca no 2005 novos horizontes. Dirk Müller, pilotando un BMW 320i, foi o máis rápido na primeira das dúas carreiras establecidas, correspondéndolle a honra do mellor ó Alfa 156 de James Thompson. A actuación máis brillante entre os españois veu da man de Antonio García, que situou o seu BMW na quinta praza da primeira das dúas mangas.

4 Balda, primeiro líder. O Nacional de Todoterreo alzou o seu telón en terras de Cataluña, primeira proba dun calendario de sete citas, dous das cales terán lugar en Portugal. Dominio absoluto dos vehículos Mitsubishi, que situaron os seus coches nas primeiras prazas da xeral absoluta. Victoria final de Martín Balda, seguido de Bertrán-Medina. Boa actuación dos irmáns vigueses Casares, que incluso chegaron a liderar a proba, concluíndo finalmente no terceiro posto absoluto.

M. Cumbraos e Sprint Motor
FOTOGRAFÍA

5 Con opcións. O Rali de Portugal, no pasado unha das máis seguidas e espectaculares probas do automóbil, viviu este ano unha edición clave para volver entre os grandes. Visto o desenvolvido nas especiais do Algarve, as opcións son moitas, poidendo regresar á elite no 2006. No eido meramente deportivo triunfo do Subaru do sueco Carlsson, rematando o cántabro Daniel Sordo quinto e primeiro do grupo A.

6 Novo proxecto. Días atrás veu a luz unha posible nova ubicación para o tan traído e levado circuíto galego de velocidade. Detrás desta idea estaría unha comisión intermunicipal, formada polos alcaldes de Vigo, Salvaterra, As Neves e Ponteareas, que buscarían a situación do trazado autonómico nunha zona de máis de dous millóns de metros cadrados en pleno corazón do Condado. Deste xeito ás coñecidas opcións de Cerceda, Verín, Lalín e Silleda, súmaselle unha nova posibilidade, agardando dende estas páxinas que sexa cal sexa, o circuíto galego pase do soño á realidade o máis cedo posible.

7 Segunda do ano. E falando do Mundial, o oficial de Citroën e actual campión do mundo de ralis, Sébastien Loeb, obtivo o segundo triunfo do ano tras imporse con claridade dende o segundo día de competición no rali de Nueva Zelanda.O galo, que xa vencera en Montecarlo, tivo en Gronholm e Solberg os principais rivais, nunha cita que no apartado de grupo N foi dominada con brillantez polo catalán Xevi Pons.

Para unha mellor seguridade vial

Revise as luces do seu vehículo

Copas® 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 93 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)

PREZOS DE COCHES NOVOS

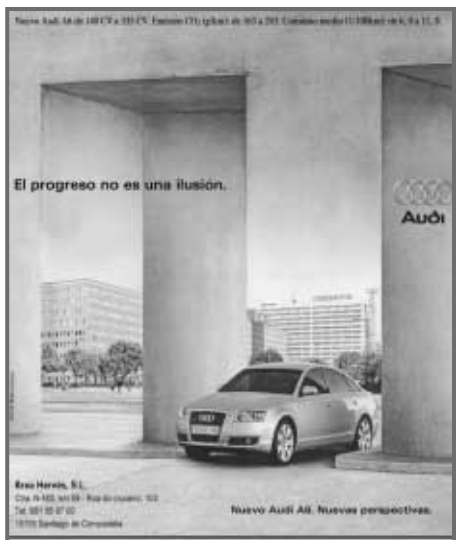
Talleres J. & M. Fernández

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

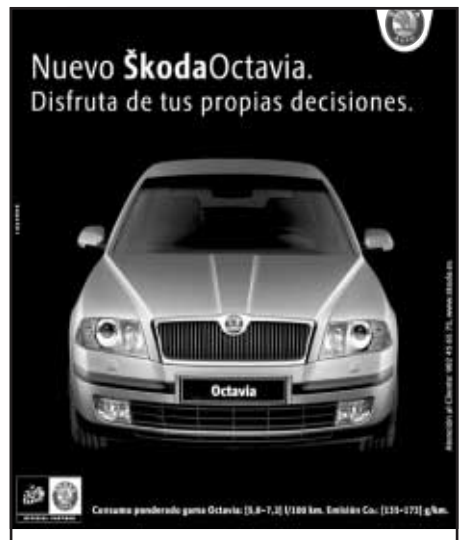
Alfa Romeo

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

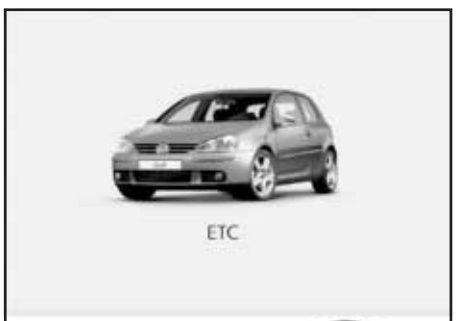
APV Motor

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

Presentación do Equipo de Luís Penido

Si señor!, así se fan as cousas, serias e ben organizadas. A mellor fórmula para ter uns patrocinadores fieis… e contentos.

Hai dúas semanas, aproveitando o Salón do Automóbil de Santiago, presentábase o equipo de competición do compostelán Luís Penido. Temos que subliñar que este posto foi o de maior atractivo deste salón. Alí puidemos ver detidamente o novo automóbil de competición, un Mitsubishi Lancer Tommi Makinen, que fixo as delicias de afeccionados e público en xeral. Tamén estaba exposta a máquina da temporada pasada un Peugeot 306, ambos rotulados con gusto e imaxinación.

Fernando Cuadrado
SPRINT MOTOR

Aproveitando a ocasión un dos patrocinadores do equipo, **Otero Caritón**, amosaba maquinaria de última xeración para o sector e produtos comercializados por esta empresa santiaguesa, colocada estratexicamente entre os dous vehículos de carreiras. Algo que foi moi aplaudido polos profesionais que se achegaron ata este espazo, pois tiveron a oportunidade de informarse das últimas novidades.

Cervexas Coronita, tiña que ter tamén un oco nesta presentación tan especial. A pé dos vehículos catro azafatas ofrecían amablemente unha degustación de balde dunha fresca Cervexa Coronita, outro detalle que agradeceu o público que se achegou a observar o Mitsubishi e o Peugeot.

Completando todo este cadro os membros do equipo contestaban a tódalas preguntas dos curiosos sobre as características dos coches e outras cuestións interesantes do mundo dos ralis.

Fantástico!, sen dúbida o mellor deste evento. Parabéns a tódolos que o fixeron posible. Unha clase maxistral de como hai que facer unha presentación deportiva. Algo para tomar nota e levantar o deporte do motor en xeral na comarca de Santiago.