Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [ABRIL2010] Nº 158 - ANO XV www.sprintmotor.com

A Fórmula 1 sen reparo ningún

coleccionable

NESTE NÚMERO [ANOS 1973 A 1976]

Novo Opel Astra 1.4 Turbo

Un compacto posto en valor

Contacto

Proba

Novo Volkswagen Polo

Calidade e beleza

KIA MOTORS

Nuevo Kia cee'd.
LA CONFIANZA VIENE DE SERIE.

- Fabricado en Europa • 5 estrellas Euro NCAP • Conexión iPod*
- Bluetooth • Sistema ISG (Intelligent Stop&Go) • Control de Crucero
- Sensores de luces, lluvia y aparcamiento • 6 airbags • ABS, EBD, ESP, VSM, HAC
- Y con la confianza que te dan 7 años de garantía de fábrica.

Desde 9.900 €

PLAN 2000E GARANTIZADO

SÓLO KIA TE DA 7 AÑOS DE GARANTÍA DE FÁBRICA EN TODOS SUS MODELOS.

www.kia.es

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

ABIERTO SÁBADOS POR LA MAÑANA.

www.citroen.es

NUEVO CITROËN C3
EL VISIODRIVE

VISIODRIVE: VISTAS, EMOCIÓN, SENSACIONES, KILÓMETROS QUE TODAVÍA NO HAS VISTO.

Una nueva demostración de creatividad e innovación avala la llegada del nuevo Citroën C3. De forma revolucionaria, el espíritu tecnológico de la marca, ha creado una asociación sorprendente entre ocio y coche: el Visiodrive. Este nuevo concepto de automoción supone un habitáculo lleno de luz y espacio único en su categoría, que, además, fue diseñado íntegramente para una comodidad y confort sin límites, con una única filosofía como guía: la calidad. Del exterior, el primer impacto visual en un estilo deportivo y monolítico, con un coeficiente aerodinámico reducido al mínimo, para que la conducción sea lo más fluida posible. Sólo queda ahora, su opinión, ¿está su mente abierta para la experiencia?

PARABRISAS ZENITH | ESP | ABS | REF | AFU | INDICADOR DE CAMBIO DE VELOCIDAD | ORDENADOR DE A BORDO | RETROVISORES ELÉCTRICOS | CLIMATIZACIÓN AUTOMÁTICA | AMBIENTADOR | VOLANTE DE CUERO | PROYECTORES DELANTEROS ANTINIEBLA | MALETERO 300 L.

CITROËN
CREATIVE TECHNOLOGIE

Noyamóvil

Exposiciones:
SANTIAGO Pol Ind Tambre 981 577 777
LALIN Corredoira, 31 986 787 078
PADRON Avda. Ponteceesures, 22 981 810 307

www.gruponoya.com

Luís Penido satisfeito co seu Rali de Noia

■ MIGUEL CUMBRAOS | Texto
■ JAVIER FIGUEIRIDO | Foto

O piloto santiagués Luís Penido concluíu en quinta posición o XXVI Rali Ría de Noia, terceira proba do galego da modalidade, que se disputou o pasado sábado en estradas da comarca do Barbanza. Como é habitual en Galicia miles de espectadores déronse cita nas especiais desafiando unha climatoloxía incómoda, pois a chuvia fixo acto de forma intermitente.

A falta de ritmo, ao non correr a pasada tempada ningún rali ao estar centrados os seus obxectivos na montaña, non foi un inconveniente para que Penido e Ronquete marcasen tempos cos pilotos de cabeza, malia que seu Lancer EVO VI estea un paso por detrás de vehículos máis punteiros do panorama autonómico. Nas seccións matinais o compostelán foi de menos a máis, chegando a pelear con Cabanela e Vilariño pola terceira praza, para ter que conformarse coa quinta posición absoluta unha vez que concluíu o rali.

"Extraemos conclusións moi positivas desta primeira participación do 2010. Non notamos a falta de carreiras, o coche funcionou perfectamente, obrigando tan só a certos reaxustes na suspensión. A chuvia foi determinante, pois complicou a elección das rodas. Pola mañá acertamos en iso, pero pola tarde erramos o que nos fixo ceder un tempo precioso e un posto na xeral. Temos que dar por moi bo esta quinta praza, terceira do grupo X e primeira da clase 13 por todas as circunstancias antes comentadas" comentaba o piloto de Otero Caritón unha vez concluída a carismática carreira noiesa.

Aparcadoiros disuasorios nas entradas ás grandes cidades

A Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas licitou a través do Diario Oficial de Galicia (DOG) a redacción do Plan Sectorial de Aparcadoiros Disuasorios (PSAD), instrumento fundamental para o fomento da mobilidade sostible.

O departamento que dirixe Agustín Hernández está a traballar nun modelo de mobilidade baseado no uso de modos colectivos e alternativos ao emprego indiscriminado do coche, tanto no ámbito interurbano como metropolitano.

Para alcanzar este obxectivo trabállase na promoción dos aparcadoiros disuasorios como elementos que permitirán o aforro enerxético por medio do fomento do transporte público e das viaxes compartidas (car-pooling).

Beneficios do Plan

Os beneficios desta actuación céntranse na redución da conxestión de tráfico, promover o maior uso de modos de transporte sostibles, e incrementar a eficiencia no uso do transporte e das infraestruturas.

Con este Plan, a Consellería de Medio Ambiente pretende definir a implantación territorial de solo destinado á dotación de aparcadoiros disuasorios conectados coas redes de transporte público municipal, metropolitano e interurbano en calquera modalidade de transporte que estea implantada nos ámbitos metropolitanos de A Coruña, Ferrol, Vigo, Pontevedra, Santiago de Compostela, Lugo e Ourense.

Así, con este documento estableceranse as condicións xerais para o futuro desenvolvemento dos aparcadoiros disuasorios, definíndose os criterios de deseño, as características funcionais e localización que garantan a accesibilidade e a súa inserción da totalidade do territorio nunha racional dispoñibilidade destes elementos.

Neste Plan haberá unha primeira fase de análise e diagnóstico da situación actual, que rematará cun avance das liñas xerais e unha segunda etapa de formulación e tramitación do propio Plan, para que sexa declarada polo Consello da Xunta a súa incidencia supramunicipal e para que sexa sometido a información pública e a informe das Administracións involucradas, etapa que rematará coa súa aprobación e publicación.

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

SUMARIO

10 NOVO VOLKSWAGEN POLO » CALIDADE E BELEZA

13 NOVO OPEL ASTRA 1.4 TURBO » UN COMPACTO POSTO EN VALOR

16 ENTREVISTA » O GALEGO CELSO MÍGUEZ A UN PASO DA FÓRMULA 1

18 CLIO CUP » O AUDI R15 TDI PLUS TRIUNFA NA SÚA PRIMEIRA CARREIRA

24 IV RACINGSHOW CAIXANOVA

SECCIÓNS

RÁFAGAS	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6, 7, 8 e 9
COLECC. F1	Páxs. centrais
COMPETICIÓN	17-18, 22-23
CLÁSICOS	19
RALI DO COCIDO	20 e 21

+

6 TIGUAN TRACK & AVENUE, A PEGADA EXCLUSIVA

7 GM ACHEGARÁ UN COCHE LIMPO PARA CIDADES SUPERPOBOADAS

7 CITROËN DS3, MODELO DE LUXO DE YVES SAINT LAURENT

8 FOCUS RS UNIVERSITARIO PARA NÜRBURGRING

9 OS VEHÍCULOS SOSTIBLES "ATERRAN" NOS AEROPORTOS15 PEUGEOT RCZ

Nuevo Škoda Yeti
2.0 TDI CR con todo por
18.350 €

- Control de velocidad de crucero
- Radio CD-MP3 y 8 altavoces
- Llantas de aleación de 17"
- Ordenador de a bordo
- Aire acondicionado
- Sistema VarioFlex®
- ESP con ASR
- 7 Airbags

SIMPLY CLEVER

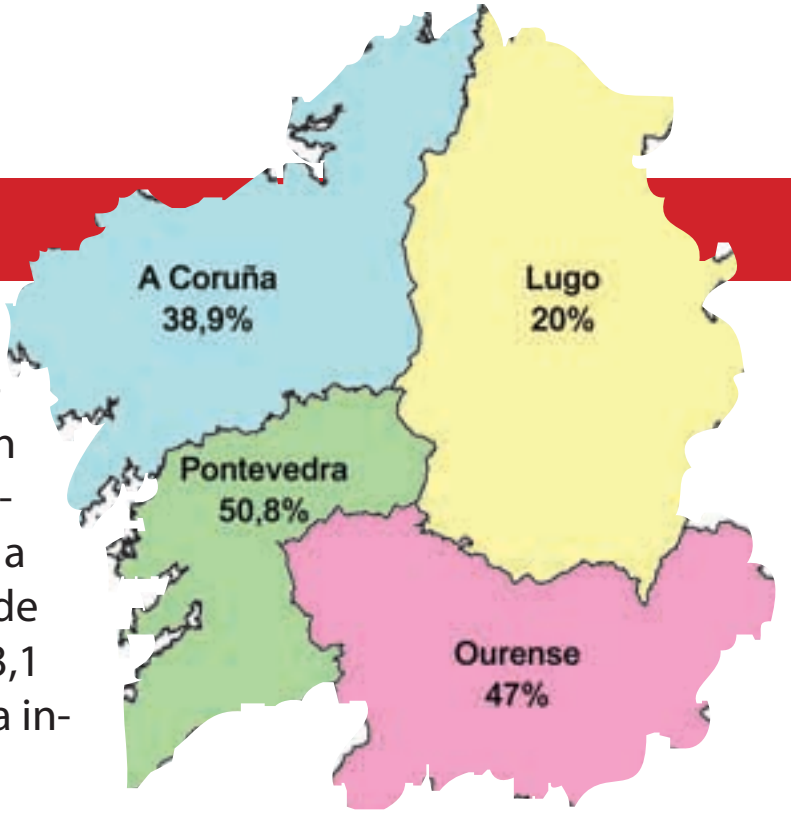
BREA AUTOMOCIÓN VÍA PASTEUR, 6 POL. DEL TAMBRE · TEL. 981 51 97 37 · SANTIAGO DE COMPOSTELA

AS VENDAS DE COCHES AUMENTAN UN 40 POR CENTO EN MARZO

Seat lidera o mercado galego

Os concesionarios, preocupados polo "efecto IVE"

As vendas de coches soben con forza en marzo. Os concesionarios galegos matricularon o mes pasado un 40,8 por cento máis de vehículos respecto a marzo de 2009. No conxunto de España o incremento foi do 63,1 por cento. Supón a maior suba interanual da historia.



■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Patronal

As distintas asociacións empresariais valoran o crecemento de marzo como "especialmente bo", aínda que, como en meses anteriores, temen polo futuro. O director de Comunicación da asociación de concesionarios Faconauto, Raúl Morales, di que a suba "se debe, entre outras cousas, a que se manteñen os efectos do Plan 2000E".

Pero a patronal apunta outros aspectos, que considera "fundamentais" para entende-lo comportamento do mercado. Sinala que as compañías de aluguer de vehículos aumentaron nun 113 por cento as compras. Tampouco esquecen que "o ano pasado por estas datas as cifras de vendas eran moi baixas pola crise". Mesmo os datos de vendas totais están aínda agora "por debaixo dos anos de bonanza", afirman directivos do sector en Galicia.

Efecto IVE

Ante a situación actual, os empresarios pídenlle ó Goberno que manteña as axudas do Plan 2000E no segundo semestre para compensa-la suba do IVE. "Cremos que o incremento do imposto vai provocar unha caída das vendas de arredor do 20 por cento na última parte do ano e podería supoñe-la perda de 8.000 empregos no sector en toda España", advirte Raúl Morales, de Faconauto.

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

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

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Iván Marante, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Sonia Pena, Rodrigo Medina, Xosé Arufe, Luis Penido e Emilio Blanco.

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

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

IMPRIME: Tórculo
Depósito Legal: C–138/97

Editorial

Poñer en valor a cultura da motocicleta

Parece que sempre nos lembramos dos vehículos das dúas rodas cando aparecen as primeiras raioliñas de sol despois do inverno. Mais as motocicletas teñen vida fóra da época onde o astro máis brilla. Unha utilidade que, ben usada, pode reportar unha maior mobilidade, máis fluída e máis cómoda nas nosas cidades.

Os ciclomotores e as motocicletas teñen moitas virtudes, tamén defectos, por suposto. Son uns vehículos cun mantemento económico, pouco gastadores de combustible, e o seguro é máis barato có dun automóbil. Pola contra, teñen un gran defecto: que os ocupantes son unha prolongación máis do seu chasis, co que iso leva aparellado en caso de accidente.

Probablemente a súa virtude principal sexa as grandes vantaxes que teñen cando se utiliza na cidade. A súa manexabilidade e facilidade para sortear os atrancos polas rúas e no denso tráfico e, sobre todo, a comodidade á hora de aparcar. Todo isto fai que o tráfico urbano sexa máis áxil e cómodo cando nel intervén unha porcentaxe importante de motocicletas. Podemos e debemos engadir a súa virtude ecolóxica; pois, se, en vez de desprazarnos no noso coche, o fixésemos nun vehículo de dúas rodas, o consumo e a contaminación serían moi inferiores.

O titular deste editorial "Poñer en valor a cultura da motocicleta" é para todos porque unha das cousas necesarias para facer máis segura a condución é a seguridade do propio motorista e a do seu acompañante e o respecto do resto dos implicados no tráfico diario. Desgraciadamente non son poucos os condutores de vehículos de catro rodas que non lles prestan toda a atención nin lles dan toda a importancia que lles hai que dar aos usuarios das motos. Un exemplo claro podémolo ver nas rotondas e nos cruzamentos, onde moitos automobilistas non respectan o paso das motos. Falta sensibilización e prudencia por parte de moitos condutores, algo necesario e legal para que as motos poidan circular con plena liberdade e seguridade.

Unha forte campaña institucional, que sempre está pendente, facilitaría esta cultura que reivindicamos firmemente dende estas páxinas. As motocicletas, ciclomotores e scooters faríannos máis doada a vida diaria no caos urbano que padecemos en todas as nosas cidades. Por iso nós debemos tomar conciencia de que saímos todos beneficiados. Ao igual que en moitos concellos xa se lles empezaron a facilitar as cousas con aparcadoiros específicos para motos, os automobilistas deberemos facilitarlles o paso cando corresponda e ser moi conscientes de que é moi distinto un golpe con outro coche que cunha moto.

Os usuarios das motos terán que poñer tamén o seu gran de area. O casco, as luvas e unha vestimenta adecuada serán básicos... ah!, e un gran de sentidiño tamén.

Poñer en valor a cultura da motocicleta tamén supón engadir o gozo de conducir un destes vehículos sendo conscientes da temperatura ambiente, da brisa e da maior atención que hai que poñer para facer unha traxectoria correcta en todo momento.

A meta do R15 plus: Le Mans

Audi vén de presentar ao R15 TDI plus, vehículo elixido para competir na carreira de sona mundial Le Mans. A competición das 24 Horas -que se celebrará do 12 ao 13 de xuño- terá como protagonista ao campión danés Tom Kristensen, líder en *records* do devandito circuíto de La Sarthe.

Emporiso, o equipo da marca xermana xa puxo a proba ao R15 plus en Florida (EE.UU.) e Kristensen apunta que o modelo en cuestión posúe unha feitura máis agresiva que a do seu predecesor. Sinalan, a xeito de curiosidade, os tres pilotos que participarán na proba francesa (Kristensen, Allan e Dindo) que o R15 fai pensar no mítico *Batmóbil*. Máis polo miúdo, Kristensen engade que a posta a punto do R15 plus viuse centrada nos resultados que o vehículo deu no túnel de vento e na súa correspondencia na pista.

Con todo, hai que dicir que o esforzo posto polo piloto Tom Kristensen terá que ser maior pois o campión sofre unha lesión. Malia a este atranco, Kristensen conta co apoio do seu equipo e non dubida en asistir aos tests do R15, xa que o tempo de adestramento tradúcese na óptima posición de condución "porque en Le Mans o máis mínimo detalle ten unha grande importancia"afirmaba Kristensen.

Tiguan Track & Avenue, a pegada exclusiva

Volkswagen dálle unha volta á gama Tiguan co novo Track & Avenue, unha edición limitada que une o propósito de converterse en único coa estética *off road*. O Track & Avenue posúe un motor 2.0 *Common Rail* de 140 cv, cambio Tiptronic de 6 velocidades e lamias de aliaxe *Savannah* de 19 polgadas.

Este Tiguan ofértase en dúas cores exteriores específicas para esta versión: *branco oryx nacarado* ou *gris néboa metalizado*. Se falamos de equipamento, o Track & Avenue segue o ronsel da exclusividade, salientan nel: a tapizaría de coiro *Heavy Waxy* de cor *marrón amaranto*, asentos calefactores e regulables de xeito eléctrico, radio RCD 510 con mecanismo de son *Dynaudio*, climatizador *Climatronic*, volante multifunción con levas e costuras en cor *beige*, faros bi-xenon adaptativos con luces de xiro, teito panorámico, asistente de aparcamento *Park Assist* ou tren de rodaxe deportivo.

Cómpre informar de que a versión de entrada á familia Tiguan -o Advance- presenta novidades en canto a darlle un *aquel* persoal ao vehículo, entre elas: cámara de visión traseira, chasis deportivo, lamias de aliaxe *Boston* de 17 polgadas, asistente de aparcamento *Park Assist*, dispositivos de radio-navegación con pantalla táctil (RNS 310 e RNS 510), suspensión adaptativa electrónica (DCC) ou teito panorámico.

O prezo do Volkswagen Tiguan Track & Avenue é de 40.220 €.

GM achegará un coche limpo para cidades superpoboadas

Ofrecer no mercado un vehículo especialmente deseñado para a cidade non é nada novo. O que si que é innovador é achegalo tendo en conta os problemas de crecente urbanización cos que contan xa unha boa parte das nosas cidades. De feito, sábese que en 2030 os emprazamentos urbanos darán acubillo a máis do 60% dos 8.000 millóns de habitantes do planeta. Nesta liña de procura de solucións á previsible carestía de servizos axeitados é onde se sitúa a General Motors cos seus vehículos de concepto EN-V, unha liña estratéxica posta en marcha xunto a Shanghai Automotive (SAIC). O concepto EN-V (*Electric Networked-Vehicle*, vehículo eléctrico conectado), segue o principio da mobilidade persoal ao tempo que achega unha substitución real do motor de combustión. Trátase dun vehículo de dúas prazas axeitado para tráficos densos e para facilitar a procura de aparcamento.

A liña EN-V vén con tres feituras: Jiao (orgullo), Miao (maxia) e Xiao (sorriso). A súa propulsión baséase en motores eléctricos habilitados nas dúas rodas que emprega para a condución. Estes equipamentos, amais de facilitar potencia para acelerar, controlan a freada e a parada. A enerxía provén de baterías de ións de litio que á súa vez aliméntanse da electricidade dos enchufes. Con carga completa, o vehículo percorre un mínimo de 40 km. Inclúe ademais tecnoloxías para establecer comunicación con outros vehículos e para facilitar a percepción das distancias (achegando un modo automático que procura as rutas máis rápidas en función de datos obtidos en tempo real). O seu peso é de menos de 500 kg e ten preto de metro e medio de lonxitude.

Citroën DS3, modelo de luxo de Yves Saint Laurent

O Citroën DS3 *desfilou* na estrea retrospectiva adicada ao deseñador francés Yves Saint Laurent. O Museo do Petit Palais acollía o día 11 de marzo a numerosos persoeiros do eido da moda e máis do cinema que chegaban á cidade parisiense a bordo dunha versión *fashion* do DS3. O modelo da casa Citroën escolleu para a ocasión as cores da mostra sobre Yves Saint Laurent.

Dicir que a exposición (obra da Fundación Pierre Bergé-Yves Saint Laurent) estará aberta até o 29 de agosto e dará acubillo a máis de 300 modelos que servirán de espello reflector da obra do modisto. Alén disto, poderase ver a escolma de fotografías de Yves Saint Laurent tomadas por Jean-Loup Stieff en 1971.

BREVES

Opel contratará ata 250 enxeñeiros para o seu Centro Internacional de Desenvolvemento Técnico en Rüsselsheim para axudar co traballo adicional derivado da audaz ofensiva de produto da marca. A compañía anunciara que investirá 11.000 millóns de euros na renovación da súa gama de produtos ata 2014. Entre estes proxectos está a introdución de novos conceptos de automóbil, como o eléctrico Ampera que chegará aos mercados o vindeiro ano.

A Alianza Renault Renault-Nissan e Daimler AG anunciaron un importante acordo de cooperación estratéxica que permitirá a ambos grupos beneficiarse rapidamente dunha serie de proxectos concretos, ademais de pór en común as súas mellores prácticas. Os dous grupos anunciaron igualmente un intercambio de accións que dará á Alianza Renault Renault-Nissan unha participación do 3,1% en Daimler e a Daimler unha participación do 3,1% en Renault e do 3,1% en Nissan.

BREVES

- **Telefónica, Ericsson e o Centro** Tecnolóxico da Automoción de Galicia desenvolven o chamado "Coche Conectado", que permitirá a condutores e pasaxeiros acceder dentro do propio automóbil á información almacenada nos instrumentos informáticos e de comunicacións do seu domicilio. A conexión entre o automóbil e o fogar realízase a través das redes móbiles, polo que os pasaxeiros ou o condutor poden acceder aos instrumentos informáticos do fogar e baixarse á pantalla do automóbil os contidos que teñan almacenados nos mesmos.
- **LeasePlan, compañía líder no** sector do rénting de flotas e vehículos, pechou o pasado exercicio con 87.622 vehículos xestionados de máis de 8.000 empresas do noso país. En 2009, a compañía investiu 225,2 millóns de euros na adquisición de 12.894 novos vehículos.
- **Acciona e Renault Renault-Nissan** subscribiron un acordo de colaboración para impulsar o despregue do vehículo eléctrico no noso país. Segundo os termos do acordo, Acciona achegará as súas capacidades para o despregue dunha rede de recarga intelixente, a provisión de servizos asociados e a subministración de enerxía de orixe renovable. Ese despregue farase en coordinación coas previsións de Renault-Nissan relativas á comercialización de vehículos eléctricos.
- **A sinistralidade en accidentes de** moto descendeu máis do 53% en marzo, segundo datos da DXT desvelada pola Asociación Nacional de Empresas do Sector da Dous Ruedas. Os falecidos en marzo de 2010 foron 13 fronte aos 28 falecidos rexistrados no mesmo mes de 2009, polo que os datos ao peche do primeiro trimestre do ano supón un descenso de vítimas do 37% en relación ao mesmo período.
- **Volkswagen lanza unha nova** edición da súa guía de viaxes, co propósito de ofrecer aos seus novos clientes unha interesante selección de rutas recomendadas polas que conducir e polas que gozar do mellor da nosa xeografía. Esta guía coas súas múltiples rutas, propón novos e atractivos percorridos.

Focus RS universitario para Nürburgring

Ford vén de amosarlle o seu respaldo á Universidade de Colonia, máis polo miúdo a un equipo de estudantes de Enxeñería da Automoción atarefado estes días no desenvolvemento dun automóbil de competición baseado no Ford Focus RS de 305 cv con vistas a participar nas 24 horas de Nürburgring. O apoio de Ford, baseado na achega do Focus como base dos traballos e na caza complementaria de novos talentos, dará como resultado un vehículo a conducir por un equipo de catro pilotos que se dará a coñecer nas datas vindeiras.

O grupo de investigación, que será dirixido polo profesor en enxeñería Frank Herman, está integrado por un total de 20 alumnos. O seu cometido pasa por integrar os elementos de seguridade precisos (arcos, cinto de 6 puntos, extintor, asento de carreiras, etc) ou a instalación da suspensión de competición KW e o sistema de freos TR W. Para a casa norteamericana, o dito modelo de Focus é quen de igualar en prestacións aos seus competidores, non só en estrada senón tamén en circuítos como o de Nürburgring, coñecido como o Nordschleife e equipado con 20,80 km de pista.

3ª Macro KDD Citroën, unidos por unha afinidade

O sábado 27 de marzo foi o día escollido para levar a cabo a 3ª Macro KDD Citroën. Madrid acollía a máis de 900 persoas coa característica común de seren seguidores fieis da casa Citroën. A esta cita anual -convocada ao tempo en internet polo Club Hydractives España- acudiron os clubs Citroën de toda España e puidéronse ver máis de 500 vehículos da marca francesa: o lendario 2cv, o DS, o Traction Avant ou o DS3, última achega de Citroën.

Alén disto, o devandito encontro serviu para que os seareiros de Citroën intercambiasen experiencias vinculadas cos seus vehículos e mesmo puideran gozar de diversas actividades parellas á xuntanza, como é o caso dos videoxogos de ralis.

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

BERSUS
981 94 11 86
Tuning e mantemento do teu automóbil
Sánchez Freire 71, Rotonda de Conxo, Santiago

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

moto 93
ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL
VENTA Y REPARACIÓN DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS Y CICLOMOTORES
CEPEDA - OZA (TEO)
T 981 807 027 • M 696 936 272

Os vehículos sostibles "aterran" nos aeroportos

O 15 de marzo comezaba unha proba que duraría 2 semanas, participaban nela dous vehículos eléctricos Mitsubishi i-MiEV (cedidos por MMC Automóbiles España) e colaboraban S.A. (MMCE) e AENA (Aeroportos Españois e Navegación Aérea). Con estes vehículos eléctricos pretendíanse avaliar as vantaxes desta tecnoloxía máis limpa, o espazo escollido para desenvolver este ensaio era a contorna do aeroporto de Barajas (Madrid).

Deste xeito, AENA confirmaba o seu apoio ao sostible apostando pola introdución de automóbiles eléctricos na súa flota de vehículos aeroportuarios e supoñía a fase previa ao *Estudo de viabilidade do vehículo eléctrico na contorna aeroportuaria* que AENA quere realizar neste ano 2010 en liña co pulo do VE por parte do Goberno.

Na proba en cuestión empregáronse dous vehículos eléctricos Mitsubishi i-MiEV manexados polo persoal de AENA (instruídos previamente polo MMCE) e coa velocidade de uso precisa para a actividade a desenvolver (cargas parciais se o requiría a operatividade dos usuarios); todo isto sen superar a normativa legal da DXT e a normativa interna do aeroporto.

Gladius 650, a naked bicilíndrica de Suzuki

A un prezo "rompedor" de 5.599 euros até o 31 de agosto ou fin de existencias. Se aínda o estás a pensar... chegou o intre. Suzuki lanza esta incrible promoción para pór ao teu alcance a súa *naked* bicilíndrica de 650 cc, tamén dispoñible con ABS.

Unha moto lixeira, manexable, de chasis multitubular e impecable no seu funcionamento. En definitiva: unha moto con personalidade propia agora máis accesible ca nunca. Amais disto, existe a posibilidade de descubrir unha enorme variedade de accesorios orixinais Suzuki para personalizar a Gladius 650 e darlle o teu *toque* persoal.

Prezos promoción:
Gladius 650 2009: 5.599 €.
Gladius 650 ABS 2009: 6.099 €.

Audi
A la vanguardia de la técnica

¿Cómo prefiere viajar?

☐ Economy
☐ Business
☐ Business-Economy

Audi A6 "Corporate" 2.0 TDIe 136 CV por 36.950 € o por 359 € al mes en 35 cuotas.
Entrada 11.600 €. Cuota final 16.058,65 €. TAE 6,29 %.

- Sistema MMI navegación con dos lectores de tarjetas SD/HC
- Faros de xenón plus con luz de día en tecnología LED
- Climatizador de confort automático
- Audi parking system trasero
- Sistema de alarma antirrobo avanzado
- Teléfono Audi bluetooth GSM
- Llantas de aleación de 17"
- Control automático de velocidad

Audi A6 de 136 a 350 CV. Emisión CO_2 (g/km): de 139 a 244. Consumo medio (l/100 km): de 5,3 a 10,2. www.audi.es

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

Opción Futuro

PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, impuesto de matriculación y descuento incluidos). Modelo visualizado con equipamiento opcional. Con la Opción Futuro puede tener ahora un Audi A6 "Corporate" 2.0 TDIe 136 CV con una entrada de 11.600 € y si lo desea al cabo de 3 años podrá cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedárselo pagando la cuota final. TIN 5,25%. Comisión de apertura 494,33 €. Coste total a plazos 40.717,38 €. Oferta Volkswagen Financial Services, S.A. EFC válida hasta el 30/04/2010. REBE 10/18567

Novo Volkswagen Polo

Calidade e beleza

PROBAMOS UNHA UNIDADE DO NOVO VOLKSWAGEN POLO 1.6 TDI DO **GRUPO BREA**, PERTENCENTE Á QUINTA XERACIÓN DO UTILITARIO DA MARCA ALEMANA E CUN INCONFUNDIBLE AR DE FAMILIA.

■ LUIS PENIDO | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

De feito, no exterior lembra moito ao seu modelo irmán Golf e medra de abondo respecto ao anterior Polo: ben no longo (até os 3,95 metros), ben no ancho. A inferior altura imprímelle maior deportividade e mellora a súa dinámica en curva, como veremos máis adiante.

Este medre exterior propicia unha habitabilidade interior impensable hai uns anos para un utilitario, cuns acabados interiores de alto nivel como xa é habitual na casa xermana.

Nada máis poñernos aos seus mandos apreciamos un gran estudo ergonómico interior, non percibíndose ruídos nin abaneos. Tan só mentres o motor está frío un certo murmurio é perceptible, xa que cando o motor está a temperatura normal desaparece case por completo (lembremos que a unidade por nós probada era diésel).

Esta xeración de propulsores diésel -de 1.6 litros, inxección directa por *com-*

> Coa mesma cilindrada (1.6) tamén pode desenvolver 90 ou 105 cabalos cunha xestión electrónica diferenciada

> Apreciamos un gran estudo ergonómico interior, non percibíndose ruídos nin abaneos

mon rail e turbocompresor- caracterízanse por unha maior suavidade e eficiencia enerxética, cunhas emisións contaminantes e consumos ben reducidos. O modelo probado dispoñía de 75 cabalos e na nosa proba acadamos un consumo medio inferior aos cinco litros de gasóleo por cada cen quilómetros percorridos.

Coa mesma cilindrada tamén pode desenvolver 90 ou 105 cabalos cunha xestión electrónica diferenciada.

A versión de 75 cabalos ten que ter unha fiabilidade "a proba de bomba", aínda que é xusto recoñecer que algún cabalo máis sería desexable para mover aos arredor de 1.100 quilos de peso do novo Volkswagen Polo.

De feito, dende un punto de vista dinámico, encantoume: cunha estabilidade en curva moi alta (axudada polo ESP de serie en tódalas versións), unha dirección precisa e xustamente asistida e uns freos moi eficaces. En canto á procura de eficiencia enerxética, cómpre dicir que o desenvolvemento da caixa de cambios -de cinco relacións- é excesivamente longo, o que penaliza abondo as recuperacións, tendo que acudir con frecuencia ao cambio para adiantar ou superar costas pronunciadas, pero garantindo consumos ridículos en autoestrada a velocidades sostidas.

Na súa defensa hai que salientar que cando un coche está moi ben rematado: insonorizado, ben de suspensión, dirección e freada sempre dará unha falsa sensación de "andar" menos do que realmente "anda", impresión derivada da seguridade que inspirará a súa condución.

As versións de gasolina dispoñibles son un motor 1.2 litros con 70 cabalos ou un 1.4 con 85 cabalos. No referente á caixa de cambios, existe a

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

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

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

BIENVENIDO A UN MUNDO MEJOR

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

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

5 años de garantía
www.mundolexus.com/lacoruna

LEXUS

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

Novo Volkswagen Polo

posibilidade de equipar un cambio DSG de sete relacións con dobre embrague (que por certo, vai de marabilla) na versión diésel de 90 cabalos ou na de gasolina de 85.

O equipamento de seguridade é de primeira liña, e sobra dicir que este modelo acadou as cinco estrelas na valoración da EuroNCAP (a máxima puntuación posible) que avalía a seguridade activa e pasiva dos automóbiles dun xeito obxectivo.

Tras probar o novo Volkswagen Polo, quedámonos cunha sensación moi grata e presumimos de gozar por uns días dun vehículo que, por enriba doutras virtudes, salienta por lembrar moito ao seu irmán o Volkswagen Golf -tanto na súa estética, coma na súa excelente realización- unha magnífica referencia.

> “Este Polo ten unha estabilidade en curva moi alta axudada polo ESP, de serie en tódalas versións

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rua Salvador, nº 23 -
Tfnos. 981 570 182 / 981 580 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos. 981 521 719 - 981 521 498
Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing
La maquinaria más avanzada en equilibrado de discos de freno
Servicio Oficial FONOS y LUCAS

Juancuarela.com
Diseño gráfico & Web

Stewart anti-lotus

[1973] Por máis que se impuxera no apartado de construtores, o superequipo Lotus de Fittipaldi e Peterson sucumbiu ante a consistencia de Jackie Stewart. O escocés da cinta no casco cansou de ir ós enterros e deixou todo tras tres títulos, con tempo abondo para ter ganado máis.

Á consistencia mostrada por Emerson Fittipaldi como piloto principal en Lotus, o patrón Colin Chapman arrimou un elemento máis que reaccionase ante a ameazante parella de Tyrrell composta por Jackie Stewart e François Cevert. Foi a fichaxe do sueco Ronnie Peterson, ata daquela titular da STP March. A velocidade de Peterson e o gusto que daba velo saír das curvas puideron co romántico de Chapman, que en vez de orientar a estratexia do equipo a reforzar o dominio de Fittipaldi, vencedor en tres das catro primeiras corridas, desestabilizou a xerarquía dos pilotos. Por culpa destas andrómenas, o chosco de Stewart afánalle o título ó brasileiro quen, contrariado polo trato de favor a prol do sueco, arrancou para a McLaren sen o título de pilotos e a malas con Potash Lane.

Fóralle como lle fora, Jackie Stewart tiña pensado retirarse a final de ano, pero antes de correr o último gran premio en Estados Unidos, o centésimo, deixa todo por culpa de François Cevert: "É demasiado. Helen e mais eu levamos visto máis vida e morte ca calquera persoa que vivise dúas veces; un día que nos puxemos a contar os amigos que levamos perdido en probas automobilísticas, paramos cando chegamos a cincuenta". Na segunda sesión de ensaios matinais de Watkins Glen, o *Prince charmant* foi parar contra as barreiras metálicas de seguridade na curva das Eses e alí quedou.

As 15 corridas de que constaba o campionato incluían dous grandes premios novos en honor a heroes locais con engado: Interlagos no Brasil de Emerson Fittipaldi e Anderstorp na Suecia de Ronnie Peterson. Por se fora pouco o tirón popular de Emerson e Ronnie, Lotus potenciou a personalidade deles brindándolles a versión E do paradigmático Type 72 creado no 1970 por Maurice Philippe e posto ó día por Ralph Bellamy e Martin Wade baixo a denomiación JPS.

Esta marca deu en idealizar os seus modelos marcando tendencias de deseño e pautas estéticas, dado que o seu fundador Colin

A ritmo de Lotus

Chapman levaba abrindo camiño desde que a finais dos anos 50 repensou o sobrepeso dos monoprazas e desde entón non cansou de ser orixinal ó idear o primeiro chasis monocasco, o motor portante, as carrocerías pintadas de propaganda, os grandes aleróns ou o concepto de coche en cuña. Por eso, o cerebro sen fronteiras de Colin creou un clima de ameaza permanente que a competencia nada máis daba contrarrestado perfeccionando os enxeños del.

De toda a vida, a identidade Lotus foi compatible coa elegancia nas formas. Desde a cúspide tecnolóxica a casa británica demostra que a creatividade vangardista dos seus deseños non combina mal cos resultados na pista, como se deduce dos loureiros obtidos en cada campionato, que foi gravando un a un en dourado sobre negro. 1973 significou un título de marcas máis que sumar ós outros cinco ó longo de 16 anos de historia, a anos-luz de Cooper (2), Ferrari (2), Brabham (2) e Vanwall, BRM, Matra e Tyrrell.

Así no coche como fóra del

En vinte e poucos anos de F1, o escocés encabeza o capítulo de vitorias con 27. Pero da súa faceta artística falan tanto os numerosos méritos deportivos coma as súas manifestacións verbais: "En carreira preparo a miña alimentación para ter fame nas dez últimas voltas; axúdame a concentrarme e a desexar terminar a carreira canto antes", "Unha vez aprendida a xeografía do circuito, o seguinte paso aparece dun modo natural; consiste en amoldarse ós elementos e rexeitar o competir contra eles", "Os monoprazas existen para ser interpretados e comprendidos", "O pracer de pilotar un auto é algo que nunca experimentei noutras facetas da vida. Ser capaz de guialo, sentir toda a trazada e levalo ó límite. Supoño que ó ser perigoso che dá un estremecemento aínda maior".

A vida diaria de Jackie é longa de contar desde que é coñecido lonxe de Dumbarton. Antes de converterse en automobilista profesional fora irmán pequeno de Jimmy, corredor de provincias, e na escola perdeu de aprender por causa da dislexia. Os anos das carreiras revolucionou o modo de vida dos profesionais en aspectos tan atípicos como o asesoramento financeiro, asistencia a cócteles, patrocinio persoal, dominio de idiomas, médico particular, preparación física guiada etcétera.

O personaxe Stewart é o primeiro campión do mundo da era moderna. Por dignificar o colectivo profesional dos pilotos, a súa personalidade trascende o automobilismo porque encarna atributos singulares de persoeiros históricos ou lendarios, como o foron nesa época John Lennon ou Johan Cruyff. Posuía intelixencia natural, don de xentes, rexistros variados na relación social e opinión propia. E aínda tivo a lucidez de tomar conciencia do que el representaba no mundo para intentar devolverlle o favor ó automobilismo.

> "De toda a vida, a identidade Lotus foi compatible coa elegancia nas formas

> "O pracer de pilotar un auto é algo que nunca experimentei noutras facetas da vida

> "Watkins Glen colgou o casco como xesto simbólico por Cevert e todos os 'ceverts' que levara o demo nas carreiras de coches

Sería un morto popular

O conto de que 'un home é un home' ten os días contados. O idealismo de Jackie Stewart cambiou o mundo. Concienciou a xente de que os pilotos non corrían para morrer. E eso que tivo que velas contra compañeiros de profesión que ían pola vella, contra desapreensivos xerentes de circuítos e contra gacetilleiros que adoutrinaban nas súas crónicas coma quen ista os cans. O discurso utópico de Jackie chocou contra o perfil tradicional de piloto coraxudo que non pode ter medo, senón os collóns ben postos. Nunha ocasión retrucoulle a Denis Jenkinson "Todo o que o señor Jenkinson parece facer é lamentarse do pasado e dos corredores que investiron o seu esforzo neso. Pero poucos deles viven para lerlle os seus escritos".

'Sería un morto popular' condensa a filosofía de sir John Young "Jackie" Stewart. Aquel domingo de outubro en Watkins Glen colgou o casco como xesto simbólico por Cevert e todos os 'ceverts' que levara o demo nas carreiras de coches. Ata aquel día os pilotos morrían porque che era así, ou porque as buscaban, ou porque non lle había que facer, ou porque o quixera deus así. "Cada un de nós ten ó lado do corazón un botiño con líquido inmunitario que axuda a sobrelevar a morte dun piloto. Despois de desaparecer François o bote estaba baleiro. Abandonei a F1 sen quedarme pena". Desde aquel día morreron aínda ben deles, pero fixo de anxo salvavidas loitando por eliminar riscos innecesarios, como postes de telégrafos e secciónes perigosas para os espectadores.

Co imponderable aval dos seus tres títulos, cobra valor lexítimo o sentimento superprofesional que Stewart levaba dentro: "Nunca me considerei unha persoa brava", "A excitación é o maior problema dun piloto", "Tiven a sorte de saír vivo dunha das épocas máis terribles do automobilismo", "O Nordschleife era un circuíto no que podías ir ben ou non, rápido ou lento, pero se o circuíto che gusta... ou es un mentiroso ou non fuches o suficientemente veloz", "Velocidade? Non adoita aparecer para min; só se mostra cando estou guiando mal. Por conseguinte, todo aparece máis rápido, non na habitual cámara lenta e é entón cando me dou conta de que estou en baixa forma ".

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	ESP	BEL	MON	SUE	FRA	GBR	HOL	GER	AUT	ITA	CAN	EUA	TOTAL
1	Jackie Stewart	4	6	9	-	9	9 P	2	3 P	-	9	9 P	6	3	2	-	71
2	Emerson Fittipaldi	9	9	4	9	4	6	-	-	-	-	1	- P	6	6	1	55
3	Ronnie Peterson	-	- P	-	- P	- P	4	6 P	9	6 P	- P	-	9	9 P	- P	9 P	52
4	François Cevert	6	-	-	6	6	3	4	6	2	6	6	-	2	-	-	47
5	Peter Revson	-	-	6	3	-	2	-		9	3	-	-	4	9	2	38

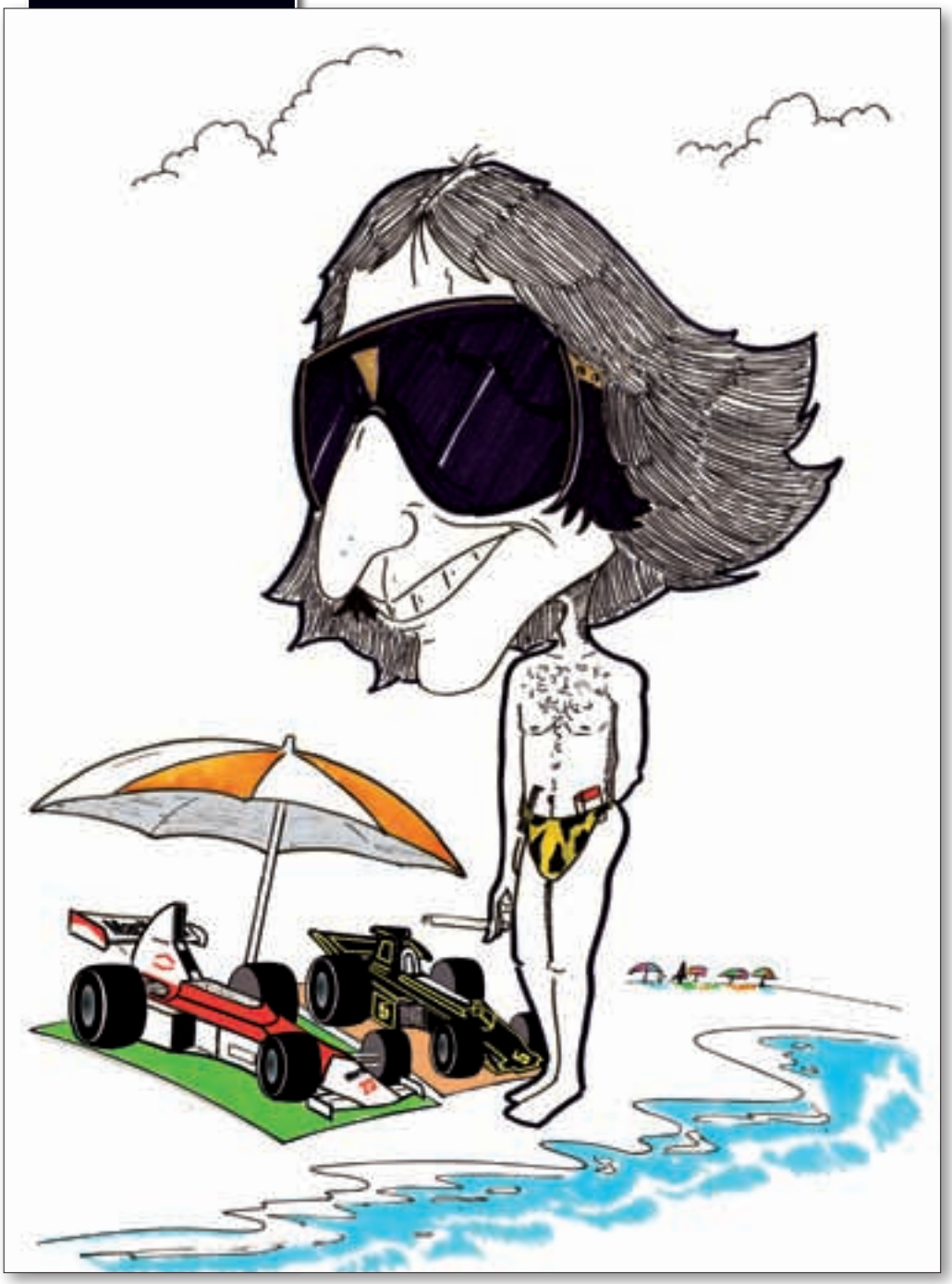
	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	John Player Special	Type 72 E	Ford Cosworth	Fittipaldi / Peterson	John Player Special
2	Elf Team Tyrrell	006	Ford Cosworth	Stewart / Cevert	Elf
3	Yardley McLaren	M23	Ford Cosworth	Hulme / Revson	Yardley

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

Coleccionable A Fórmula 1 1974

A lei dos ciclos

[1974] A Fittipaldi tremeulle menos o pulso ca a Regazzoni á hora de cubrir o oco deixado por Stewart. Canda a reconstrución da Tyrrell cadraron o rexurdimento de Ferrari, a opción McLaren, os últimos respiros do Lotus 72, as despedidas de Hill e Hulme, e o tempo dos Lauda, Scheckter e Hunt.



Seis vencedores distintos nas sete primeiras corridas foi o balance errogado trala reflexiva retirada de Jackie Stewart, espantado definitivamente polo tráxico pasamento do seu compañeiro en Tyrrell, François Cevert. Sen Jackie non era o mesmo, pero aínda así, unhas cousas seguiron coma sempre: Peter Revson en Kyalami e Helmut Koinigg en Watkins Glen, caput. Pola súa parte, Graham Hill e Niki Lauda pasan a simbolizar nas pistas o final do pasado e o principio de futuro: Graham no Lola T370 patenta o seu décimo sétimo mónaco e Niki é o home-pole.

Se partimos as quince carreiras en cinco períodos de tres, percíbese mellor a alternancia: Regazzoni – Fittipaldi – Lauda – Regazzoni – Fittipaldi. Niki Lauda foi o primeiro en caer ó non sumar puntos nas cinco probas do final. O desempate entre Clay Regazzoni (Ferrari) e Emerson Fittipaldi (McLaren) desfixose na derradeira en Watkins Glen. A Regazzoni esfúmaselle o título sen poder pelexar co renqueante 312 B3 por causa dos topes de suspensión, rotos desde as primeiras voltas. O piloto brasileiro viña da Lotus resentido polo trato de favor de Colin Chapman con Ronnie Peterson e coróase a bordo do M23 cunha condución a base de confianza, cálculo e unhas pingas de revancha.

Espreguízase Ferrari

Na casa italiana opera unha profunda reforma nas súas estruturas de xestión. O factor Lauda, cabeza visible da transformación, vén acompañado do marqués de Bologna, Luca Cordero Montezemolo, neno protexido de Gianni Agnelli na Fiat. Como había confianza, Enzo pescouno para organizar a gestione sportiva da Ferrari. De tres brochazos o elegante embaixador de italianidade devolve a Scuderia ás posicións de poder: para empezar, desmárcase de andar apadriñando competicións secundarias de prototipos e recontrata a Mauro forxas Forghieri para a dirección técnica. A combinación atinada destes elementos suscitou entre os italianos a denominación risorgimento. Co apouso de Regazzoni e o empuxe de Lauda reviviron o 312 B3 e con todas as gaitas lograron o subcampionato de marcas.

Para a moral da tifosada a mellor noticia foi a chama que prendeu Lauda na casa de Maranello. O que Regazzoni estaba de resolver con eficacia e silencio contrastaba coa dimensión que tomaban as cousas cada vez que o austríaco, dez anos máis novo có medio italiano de Mendrisio, andaba polo medio. Os sentimentos que espertaba estaban cargados de optimismo, tanto se saía airoso dun lance inverosímil coma se o consumía a pena de ter que parar por culpa dunha avaría. Sen ningún xénero de dúbida, Ferrari construiría o futuro inmediato sobre a figura de Niki.

McLaren perde o virgo

Os monopostos máis representativos do 1974 eran vellos coñecidos. Lotus mantiña a versión E do rancio 72, demasiado veterano para ser un Lotus, Ferrari estreara o primeiro 312B3 xa había tempo e M23 era a denominación do McLaren nacido no 73. De estrea estaban o modelo 007 de Tyrrell e o Brabham BT44, que máis parecía que o deseñara o arquitecto de Keops. O paradigma de bólido F1 levaba os radiadores en pontóns baixos ós lados da cabina, un frontal rasante ou carenado, o habitáculo cercado cunha varanda rematada nun saltaventos transparente dentro do cal ía parapetado o conductor, colectores á vista, rodas traseiras de balón e unha espantosa torreta para a toma de aire que formaba unha mesma peza co capó do motor. Como era de costume, na vangarda do deseño Chapman idea un modelo innovador: o type 76, con embrague automático e dobre pedal de freo pensado para ir equilibrando o coche antes de soltar de todo o gas, ademais de alerón traseiro biplano; pero daquela aínda non había cultura de frear co esquerdo nin de cambios automáticos, e tanto Peterson coma Ickx preferiron sentir os latexos terminais do Lotus 72.

O vencedor do título chamábase M23 de nome e viña da cas Texaco Marlboro McLaren. O auto xa tiña ensinado a raza que lle sacaran Peter Revson e Denny Hulme no 73 pintado de Yardley. Resultou ser fiable e competitivo, porque obtivo os dous campionatos en xogo, e mesmo prolongou os éxitos ó 1976 co título de James Hunt. Arrepuxábao o motor DFV potenciado a 460 cabalos de forza a 10.250 voltas. Gordon Coppuck, encargado de compoñer a carrocería, recolocou os radiadores de xeito que a simple vista mostraba demasiadas afinidades co inspirador Lotus 72. Se acaso, axeitou a base do auto ós tempos ampliándolle a batalla e as vías traseiras, de par dunha distribución de pesos diferente.

Fittipaldi non era un fitipaldi

A grandeza dalgúns personaxes está en que conseguen cousas máis alá das súas pretensións persoais. De natural, Fittipaldi enfeitizaba o público non se sabe ben se polas patillas ou a fotoxenia entre raparigas e nenos. Por iso as xeracións que o viviron o erixiron desde aquela en referente do automobilismo en sentido lato.

Á súa habilidade de pilotaxe sumaba dúas extraordinarias características como deportista do automobilismo: un tento especial para a posta a punto e tempero. Ténselle escoitado dicir prosas como "A relación dun piloto co seu auto é algo extremadamente sensible", "Debes sentir continuamente o que está sentindo o monopraza e adaptarte a el; é coma se fose unha extensión do teu corpo", "A cabina dun auto de carreiras é o lugar máis relaxado do mundo" e "Só se sente medo cando se perde o control do auto".

Sen que dependese del, *Emmo* tamén suscitou unha expresión popular que quedou fixada para sempre entre nosoutros: "ser un fitipaldi". Cumpre a mesma función ca Nuvolari para os italianos, porque a eufonía da palabra ten a forza necesaria, por encima de espallabrasas verdadeiros coma Mansell, Rindt, Peterson... En palabras de Carlos Reutemann, era todo o contrario: "Non acelera mentres non o ten todo en orde".

> "a eufonía da palabra ten a forza necesaria, por encima de espallabrasas verdadeiros coma Mansell, Rindt, Peterson...

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	ESP	BEL	MON	SUE	HOL	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	CAN	EUA	TOTAL
1	Emerson Fittipaldi	-	9 P	-	4	9	2	3	4	-	6	-	-	6	9 P	3	55
2	Clay Regazzoni	4	6	-	6	3 P	3	-	6	4	3	9	2	-	6	-	52
3	Jody Scheckter	-	-	-	2	4	6	9	2	3	9	6	-	4	-	-	45
4	Niki Lauda	6	-	- P	9 P	6	- P	-	9 P	6 P	2 P	- P	- P	- P	-	-	38
5	Ronnie Peterson	- P	1	-	-	-	9	-	-	9	-	3	-	9	4	-	35

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Texaco Marlboro McLaren	M23	Ford Cosworth	Fittipaldi / Hulme	Marlboro
2	Scuderi Ferrari	312 B3	Ferrari	Regazzoni / Lauda	Ferrari
3	Elf Team Tyrrell	007	Ford Cosworth	Scheckter / Depailler	Elf

Ferrari cum lauda

[1975] Once anos ós tombos transcorreron ata que Ferrari se reivindicou ante a cosworthizada concorrencia británica. Sen despregar aínda a táctica que lle valeu o alcume de 'computadora', o austríaco Niki Lauda fai triunfante o primeiro membro da familia dos T 312 de cambio *trasversale*.

Ninguén cuestiona que o rexurdimento de Ferrari fora atizado por un equipo novo de xente que coincidiu nun determinado momento en torno a un obxectivo común. Fora froito da casualidade ou alentado polo instinto, o caso é que o Vello fixoo posible. Deixou a organización a cargo do raparigo aristócrata Luca Cordero di Montezemolo, tivo que comer o orgullo de readmitir ó creativo Forghieri e fiouse das recomendacións de Clay Regazzoni para contratar a Niki Lauda por encima das presións mediáticas en favor dun piloto italiano e das boas sensacións que apuntaba o francés Jarier. Á parte desto, xerouse na casa italiana un extra de motivación pola consciencia de estar defendendo ideais utópicos fronte á recua de equipos británicos. O merecido premio encarnouse o 7 de setembro, cando Regazzoni, o suízo favorito dos *tifosi*, consegue a vitoria no gran premio de Monza ó mesmo tempo que Lauda se coroa campión de pilotos e Ferrari de construtores.

» T de transversal

Ferrari reaccionou ó estímulo que significaron para Lotus e McLaren os incombustibles Type72 e M23. O código secreto foi 312T. O tres alude á cubicaxe de 3 litros, o doce delata o número de cilindros e o T é a primeira letra da palabra 'trasversale', en referencia á posición da caixa de cambios con respecto ó eixe lonxitudinal en que ía asentado o motor. Pois no motor estaba a clave, baixo tres parámetros: potencia, forma e disposición. Potencia: se en bruto os índices de potencia e revolucións por minuto superaban de sobra ós Ford 8V, a entrega de potencia era máis civilizada xa que o doce cilindros ofrecía unha ampla curva de par-motor. Forma: a arquitectura plana a 180º tipo *boxer* abaixaba o centro de gravidade ó iren os cilindros enfrontados seis a seis. Disposición: a propia forma do motor contribuía a compactar a masa en torno ó centro de gravidade do coche polo ben da inercia polar.

Mercé a este conxunto, cos palieres saíndo do mesmo cambio á altura do eixe tractor, a verdadeira vantaxe fronte ós cosworths era, en palabras de Lauda, un comportamento neutro agradecido de conducir. Foi o 312T o primeiro dunha saga que tivo continuidade ata o T5 do ano 80, saga que pasou polas mans de Lauda, Regazzoni, Reutemann, Villeneuve e Scheckter. De non ser polo respiro superior que non chegou a caricaturizar Quevedo, os serie T de Ferrari non poden negar que son fillos do mesmo pai: morro baixo, alerón dianteiro fixado mediante soporte, discos das rodas dianteiros en cruz, carrocería tipo caixa, combinación cromática de encarnado e branco na chapa con aluminio nas pranchas dos aleróns, logotipos de lubricante Agip, buxías Champion, electrónica Magneti-Marelli, embragues BorgEtBeck, amortecedores Koni, rodamentos SKF, produtos para o automóbil Arexons e reloxos Heuer.

» De sangue quente

Lauda, con casco laranxa, partía como segundo piloto (12) por tras de Regazzoni (11), pero desde a quinta corrida en Mónaco colleu carreira ata xuntar un total de cinco primeiros postos. Pouco máis lle fixo falta para levar por diante o campionato, xa que se viu favorecido por triunfos espallados de Fittipaldi, Pace, Scheckter, Mass, Hunt, Reutemann, Brambilla e Regazzoni. Así e todo, Niki Lauda licenciouse con nota alta adornando as vitorias con poles a eito e dous tristes ceros.

Os primeiros éxitos do austríaco en Ferrari son consecuencia da fogaxe xuvenil a xulgar pola colección de 18 poles de 29 posibles. Desde o día que embestiu o cómaro de Bergweck (Nürburgring76) perdeu o costume de alardear nas posicións de saída. Unha perspectiva nova levouno a observar as posibilidades propias nos erros alleos e a calcular friamente as consecuencias de todos e cada un dos movementos. El mesmo se descubriu ó afirmar sen rubor que "Non paro de controlar os meus sentimentos. Son demasiado sensible para abandonar todo control, por eso fabrico este sistema que me protexe e me axuda a economizar as forzas". De aí lle vén a sona de 'computadora'.

Ferrari extraeu bos réditos do Lauda de sangue quente porque, á parte de engordar con dous títulos de piloto e tres de construtores, dotoulles a marca de valores singulares sobre conceptos como método, eficacia, carisma, técnica, traballo, resultados, vermello, etc.

Co paso dos anos, Niki Lauda converteu o lume en brasa. Agora ben, ninguén lle pode negar que para meter o fociño na máis alta das competicións do automóbil demostrou o talento dos escollidos, a autoconfianza do carácter e a bravura dos vinte e poucos anos. Con fama de legal na pista, fóra do coche era respectado pola agudeza en facer ecuacións para a posta a punto, pola axilidade no cálculo mental, pola intelixencia nos negocios, polo cinismo na relación persoal e pola retranca fina nos seus comentarios, a ton coas supostas raíces en Loña do Monte.

Cruces e gardarraís

Tres probas quedaron a medio concluír por diferentes motivos: No trazado urbano de Montjuïc Emerson Fittipaldi fai de Stewart e plántase so pretexto das precarias condicións de seguridade, secundado por seu irmán Wilson e Arturo Merzario. A dirección de carreira dáa por finalizada cando, despois de accidentárense varios coches, Rolf Stommelen parte o alerón traseiro do Embassy-Lola, engarabita polas protecções metálicas que boicoteara Fittipaldi e dun pinchacarneiro enterra un bombeiro, un fotógrafo e dous espectadores.

En Silverstone detense o curso da corrida por un torbón que mandou á cuneta dez coches en tres voltas, pero non pasou nada. En pleno agosto, no Österreichring de Austria tamén ía mala vereda. Nos ensaios de pola mañá por culpa dunha roda defectuosa, Mark Donohue tronza o gardarraíl na ese de Hella Licht; do leñazo saíu polo seu pé e todo, pero camiño do hospital deuse en marear e durou dous días. A carreira de mediodía acabou en traxicomedia. Por causa da auga interrompeuse a carreira no momento en que Vittorio Brambilla, nun humilde March 751, tiña avanzado sete postos e comandaba. Nada máis decatarse de que ganara, ergue os brazos coa emoción e vai esmorrarse contra uns paneis cen metros máis adiante da liña de meta.

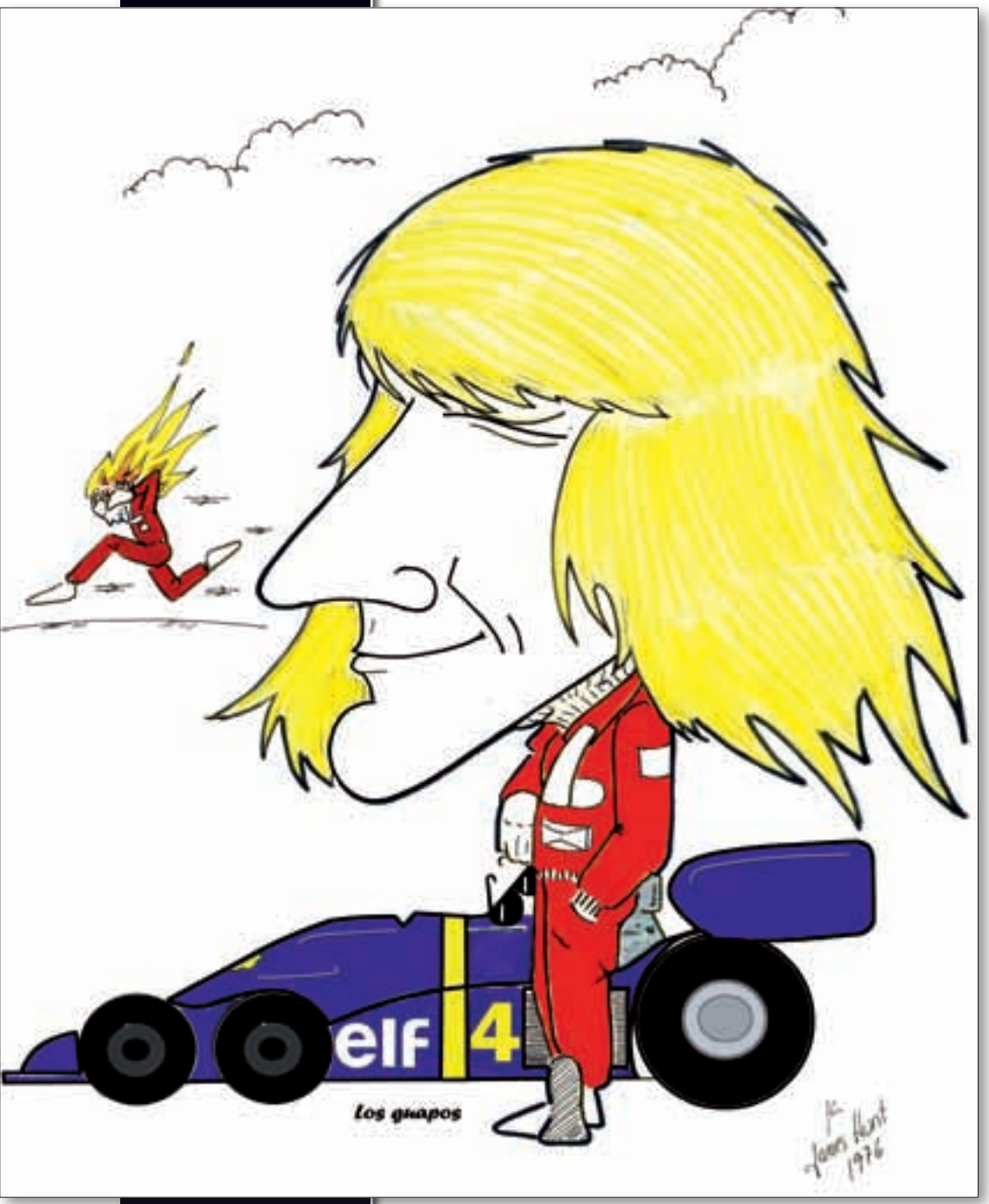
A final de ano chantáronse varias cruces máis. Graham Hill guiaba unha avioneta Piper Aztec no medio da néboa á volta duns ensaios no Paul-Ricard. No ceo quedaron el e mais tres mecánicos, un enxeñeiro e o prometedor Tony Brise.

	PILOTO	ARX	BRA	RSA	ESP	MON	BEL	SUE	HOL	FRA	GBR	GER	AUT	ITA	EUA	TOTAL
1	Niki Lauda	1	2	2	- P	9 P	9 P	9	6 P	9 P	-	4 P	0,5 P	4 P	9 P	64,5
2	Emerson Fittipaldi	9	6	-	-	6	-	-	-	3	9	-	-	6	6	45
3	Carlos Reutemann	4	-	6	2	-	4	6	3	-	-	9	-	3	-	37
4	James Hunt	6	1	-	-	-	-	-	9	6	3	-	3	2	3	33
5	Clay Regazzoni	3	3	-	-	-	2	4	4	-	-	-	-	9	-	25

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari	312 T	Ferrari	Lauda / Regazzoni	Ferrari
2	Martini Brabham	BT44 B	Ford Cosworth	Reutemann / Pace	Martini Racing
3	Texaco Marlboro McLaren	M23	Ford Cosworth	Fittipaldi / Mass	Marlboro

Correr pode matar

[1976] A liña ascendente de Ferrari&Lauda truncouse en Nürburgring nun choque a 200 km/h que inflamou a gasolina e deixou a face do vienés chamuscada para sempre. James Hunt melenas, terror das nenas, ganou por un pelo, o ano en que Derek Gardner sacou o Tyrrell de seis rodas.



69 – 68 a prol de James Hunt. Este axustado final explícano circunstancias inherentes ás carreiras de coches. Por un lado, *Bergwerk Kurve* cangouse no camiño imparable de Niki Lauda mediada a temporada e desde entón, entre a convalecencia e o susto no corpo, sumou sete tristes puntos. Puido ser mortal se dependera dos bombeiros e os servizos de auxilio, pero por fortuna tirou por el Arturo Merzario e salvoulle a vida. O suceso fendeu a racha do austríaco, de modo que o campionato abriuse ó empuxe dos Tyrrell e ó espírito coraxudo dun inglés melenudo con pintas de chulo que andaba descalzo entre as *roulottes*.

Por outra banda, Ferrari e McLaren burocratizaron o automobilismo a golpe de denuncias. No Jarama liouse pola medida ilegal da vía traseira do McLaren M23D, en Brands Hatch anúlanlle outra remontada a Hunt por usar o coche de reserva e en Monza invalidan os tempos da cualificación dos McLaren porque o carburante estaba por encima dos 101 octanos permitidos en Italia.

O monte Fuji foi testemuña do desenlace deportivo a favor do piloto James Hunt e da marca Ferrari. Niki Lauda sobreviviu e quedáballe moito aínda por dicir.

Niki caraqueimada

Con cinco triunfos en nove probas, Niki Lauda presentábase en Nürburgring embalado a revalidar o título. Nas revoltas en que se localiza a curva Bergwerk, o Ferrari fai un estraño e enfila unha terroeira da que sae despedido marcha atrás cara ó medio da pista a tiro dos coches que pasaban. Xa había lume cando Merzario lle pasou rozando e lle alumaron cos frontais Ertl e Lunger, pero os reflexos exectáronos do asento cos extintores na man. Arturo Merzario meteuse de cabeza na cabina flamexante para arrastrar fóra da fogueira ó home que lle quitara en Ferrari o posto de traballo.

Non era bo sinal o casco laranxa partido, pero ó cabo foise restablecendo de alí a uns días das crises respiratorias, extrema unción incluída, ata que ó cabo de seis semanas reaparece en Monza sen a orella dereita pero cun mono novo en disposición de acabar o que deixara a medio facer.

Fuji arbitraría o combate final. Aquel domingo pola mañá, nada máis amencer, viñéronse a menos os tres puntos de marxe de Lauda sobre Hunt, coñecendo a súa aversión á auga. Imposible ver un burro a tres pasos. "Non podo continuar. Se alguén quere dicir que teño medo, ten razón. A miña vida vale moito máis ca un título". Do chamusco quedara sen pestanas nin cellas con que protexerse do bafo e a suor. Despois de dúas voltas preferiu mellor coller o avión de volta para torrarse en Mallorca que non amargarse mollado coma un pito co inconsciente trallándolle a cabeza de *flashes*: o cura no quirófano falando en latín, a xente que chamaba ofrecendo a pel, ou o pícaro que lle enviou o seu Ferrari de xoguete porque oíra que lle ardera o seu.

Os guapos tamén ganan

Levaba cosido no buzo James Hunt / Rh+ / *Sex is a high performance thing* ou *Sex Breakfast of Champions*. James sucede a François Cevert no ránking de ghuapos con pelaso, pero ó seu xeito, con *look* de praia. Escorreuse do control paterno o primeiro día que foi ver unhas carreiras e desde aquela despregou talento choque a choque (Hunt, the shunt) ata facer compatible atraer as saias das raparigas con ser campión mundial da fórmula 1.

Carallán como era, a perrenchas ganábanlle poucos. Con ocasión do GP de España-76 arreoulle un puñetazo a un espectador que lle verteu o refresco. Outra vez, en Mosport-77, tumbou de cu un comisario que intentaba axudarlle. En Mónaco-75 baixou do coche, remangoulle unha do revés a outro pobre comisario e xuroullas a Depailler. En Fuji-77 boicoteou a cerimonia de entrega de premios porque os organizadores non lle poñían escolta para chegar axiña ó aeroporto. En Monza-78 enchéuselle a boca para acusar a Patrese da desgraciada traxedia de Peterson.

En Fuji deberon baixar todos os santos. As contas que calcularon en McLaren ó abandonar Lauda conducían a levar a Hunt como pouco ata a cuarta posición final. No medio de excitantes intercambios de posicións e nerviosos cambios de rodas, James andaba perdido; lera no panel que ía sexto na última volta e pareceulle que quedara de quinto. Foi todo un desatar os cintos e botar a correr coma un desatinado para agarrar polos colares a Mayer e poñer a caldo o equipo ata que os ve vir cos brazos abertos meneando na botella de champaña.

Deixou os coches antes de tempo, parece que por instinto de conservación. Talvez lle fora mellor darse atrás, xa que a vida de desocupado conduciuno a dramas persoais. Ós corenta e cinco anos faleceu dun ataque en plena recuperación psicolóxica deixando baleiro o *show* das retransmisións disparatadas de Murray Walker. De Hunt quedou un regueiro de carisma e frases das súas: "Necesito a Lauda para poder ganarlle" ou "Escollín ben facéndome piloto, porque así podo ter máis tempo para as mozas".

O contradiscurso de Tyrrell

Os monoprazas do ano foron o Ferrari 312 T2, campión de marcas construtoras, o McLaren M23 versión D, campión por pilotos, e o Tyrrell P34 tres eixes, vencedor en Anderstorp. Consonte baremos de publicidade, ó lado do sempiterno Ferrari colorado presumían o Lotus negro, o Surtees patrocinado por preservativos Durex e o Ligier-Gitanes, o da cheminea coa xitana bailaora.

Durante o intervalo de reflexión que se tomou Lotus, a parcela innovadora correu a cargo da casa Tyrrell co P34 como indiscutible auto do ano. Adaptado xa á prohibición de respirar pola tobeira superior, rompeu esquemas montando tres eixes, dous deles no tren directriz. Derek Gardner razoaba o seu discurso: a inferior dimensión do tren dianteiro, menor superficie de ataque e maiores beneficios aerodinámicos.

A formulación teórica que deviu neste experimento estaba baseada en aproveitar durante máis tempo a velocidade máxima das rectas. As principais vantaxes do invento estribaban en que dous eixes de rodas frean máis ca un, o cal atrasa o momento de frear, e que tres polgadas menos de sección nas rodas reduce os efectos da rotación inversa sobre o fluxo de aire que perfila o auto. Na práctica fóronse amontoando os inconvenientes, como o peso suplementario dunha suspensión máis, a reubicación de compoñentes, a posición do piloto e as posibilidades de evolución. O feito de non ser imitado por outros proxectistas motivou que Goodyear plantexase dúbidas en torno á rendibilidade de fabricar pneumáticos de dez polgadas para eles sos, o que finalmente conduciu á Tyrrell a refacer os deseños seguindo o corte convencional. Con todo e eso, o proxecto persoal número 34 de Derek Gardner botou dous anos ata quedar aparcado en anécdota para o romanticismo.

	PILOTO	BRA	RSA	EUA1	ESP	BEL	MON	SUE	FRA	GBR	GER	AUT	HOL	ITA	CAN	EUA2	XAP	TOTAL
1	James Hunt	- P	6 P	-	9 P	-	-	2	9 P	-	9 P	3 P	9	-	9 P	9 P	4	69
2	Niki Lauda	9	9	6	6	9 P	9 P	4	-	9 P	-			3	-	4	-	68
3	Jody Scheckter	2	3	-	-	3	6	9 P	1	6	6	-	2	2	3	6	-	49
4	Patrick Depailler	6	-	4	-	-	4	6	6	-	-	-	-	1	6	-	6	39
5	Clay Regazzoni	-	-	9 P	-	6	-	1	-	-	-	-	6	6	1	-	2	31

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari	312 T2	Ferrari	Lauda / Regazzoni	Ferrari
2	Texaco Marlboro McLaren	M23D	Ford Cosworth	Hunt / Mass	Marlboro
3	Elf Team Tyrrell	P34	Ford Cosworth	Scheckter / Depailler	Elf

Novo Opel Astra 1.4 Turbo

Un compacto posto en valor

■ XURXO SOBRINO | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Opel acaba de completar a súa gama Astra con dúas novas motorizacións: o 1.4 Turbo e o 2.0 CDTi.

Este modelo está deseñado cunha boa aparencia deportiva e ofrece unha confortable experiencia de condución, producido con innovadoras tecnoloxías e equipado cunha gama de motores limpos. O novo Astra, que se presentaba, na versión de cinco portas, no pasado Salón Internacional do Automóbil de Frankfurt, está chamado a revitalizar o segmento europeo de coches compactos.

Na pequena toma de contacto que fixemos co 1.4 Turbo puidemos apreciar as vantaxes do seu novo chasis que lle confire unha estupenda estabilidade e un grande aplomo. O coche mantén o carácter divertido de conducir do modelo anterior, pero con melloras significativas na resposta da dirección e no confort de marcha. Isto é debido ao novo sistema de chasis electromecánico con Temonería de Watt no eixe posterior. A dinámica de condución e a estabilidade melloráronse mediante unha distancia entre eixes 71 mm máis longa, chegando ata os 2.685 mm. O novo Astra ten unha vía dianteira de 1.544 mm e unha vía traseira de 1.588 mm, incrementándose 56 mm e 70 mm respectivamente. Estas medidas dan ao coche unha base de sustentación máis ancha, o que contribúe a un comportamento máis estable e a unha inherente mellora na capacidade de condución en estrada. A rixidez xeral da estrutura da carrozaría mellorouse nun 43% fronte á torsión e nun 10% fronte á flexión, o que ofrece unha firme base para optimizar as aptitudes de comportamento e manexabilidade do novo Astra. Ademais, a maior rixidez contribúe a mellorar o confort, ao tempo que reduce o ruído e as vibracións no habitáculo.

O Astra benefíciase dun eixe traseiro completamente novo mantendo as vantaxes do tamaño, o peso e a eficiencia xeral do deseño do eixe de torsión de perfil oco. A temonería de Watt soporta as forzas laterais da suspensión nas curvas e fai o coche máis dinámico e áxil sen comprometer a estabilidade nin o confort.

Ao igual que o Insignia, o Astra pódese pedir co intelixente sistema electrónico de suspensión FlexRide de Opel, unha primicia neste segmento. O sistema de suspensión adaptativa FlexRide cambia continuamente as regraxes de suspensión para adaptala ao estilo de condución e á velocidade de paso por curvas. Ademais, ofrece tres axustes diferentes –Normal, Sport e Tour– e a personalización doutros parámetros.

Novo Opel Astra 1.4 Turbo

Gama de motores limpos

O novo Astra dispón dunha completa gama de oito motorizacións con potencias que van dende os 95 cv aos 180 cv que ofrecen aos condutores eficiencia na vida real a prezos accesibles. A gama de motorizacións equipadas con transmisións manuais no novo Astra ofrecen unhas destacadas prestacións e permiten reducir o consumo e as emisións de CO2 totais en máis dun 12% ao comparalas coa xeración actual. O consumo medio dos catro motores diésel é de só 4,6 litros cada 100 km e de só 6,1 litros/100 km nos motores de gasolina.

Os catro propulsores diésel, que se agarda que representen case a metade dos Astra vendidos en Europa no seu lanzamento, entregan entre 95 cv e 160 cv. Equipados con caixa de cambios manual, todos eles teñen un consumo combinado por debaixo dos 5 litros cada 100 km e non emiten máis de 129 g de CO2 por quilómetro. Cando se presente a principios da vindeira primavera, a versión ecoFLEX co motor 1.3 CDTI de 95 cv terá un consumo de combustible de só 4,2 litros cada 100 km e unhas emisións de CO2 de só 109 gramos por quilómetro.

A gama de motores de gasolina componse de unidades atmosféricas e con turbocompresor de 1.4 e 1.6 litros, ofrecendo potencias que van dende os 100 cv aos 180 cv. A versión de acceso á gama Astra de gasolina ten unhas emisións de só 129 g de CO2 por km –a mellor cifra para un motor de gasolina no segmento compacto. Os enxeñeiros substituíron o motor 1.8 litros de 140 cv da anterior xeración por un novo 1.4 Turbo de igual potencia que gasta unicamente 5,9 litros de combustible cada 100 km, reducindo o consumo de combustible e as emisións de CO2 en preto dun 18%. Un motor que nos demostrou na proba que ten unha marxe de utilización máis ampla que o seu antecesor o 1.8. O novo 1.4 Turbo amosa todo o seu potencial entre as 3.000 e 4.000 revolucións, aproveitando as vantaxes de ter un cambio moi ben graduado. Un propulsor turbo que entrega os 140 cabalos progresivamente e sen que en ningún momento nos sorprendan cunha entrada brusca de potencia.

ficha técnica

Motor: 1.4 Turbo
Cilindrada: 1.364 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña
Válvulas por cilindro: 4
Potencia máxima en cv / rpm: 140 / 4.900
Par motor en Nm CEE / rpm: 200 / 1.850-4.900
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 6
Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos macizos
Lonxitude total: 4.419 mm
Número de prazas: 5
Volume de carga mín. / máx. (litros): 370 / 1.235
Combustible: gasolina
Capacidade do depósito: 56 litros
Prezo: 21.000 euros

O posto de condución adáptase facilmente a calquera condutor

Elementos innovadores

O sistema para transportar bicicletas FlexFix está integrado tras o paragolpes traseiro e ofrécese como opción no Astra 5 portas

Moitos dos elementos innovadores introducidos polo novo Astra son únicos no segmento compacto ou achegan unha sofisticación descoñecida ata agora neste segmento: o Sistema de Cámara Frontal Opel Eye, que recoñece os sinais de tráfico e avisa ao condutor cando de forma non intencionada abandona o carril polo que circula. Os Asentos Ergonómicos Deportivos dianteiros, que poden axustarse en lonxitude en 280 mm para acomodar condutores de pernas longas. Ofrecen a posibilidade de estender e inclinar a banqueta, ademais de soporte lumbar de 4 direccións e unha contorna para soportar o corpo formado por foam de alta densidade. Son os únicos asentos do segmento compacto que obtiveron a reputada certificación da Aktion Gesunder Rücken e.V. (Acción para Lombos Saudables), unha agrupación independente de médicos e expertos en ergonomía de Alemaña. A nova xeración do Sistema Avanzado de Iluminación (AFL+) con faros bixenon, que varía a intensidade e alcance dos faros para adaptarse ás condicións da condución e da estrada utilizando nove funcións diferentes de iluminación.

Outras dúas innovacións intelixentes na enxeñería da carrozaría contribúen a aumentar a versatilidade a bordo do novo Astra:

O sistema FlexFloor, que permite colocar comodamente unha gran variedade de cargas. O chan do maleteiro é mobible e pode colocarse a tres niveis diferentes suxeitándoo nunhas ancoraxes ergonomicamente deseñadas preto de cada esquina do maleteiro.

O innovador sistema para transportar bicicletas FlexFix de Opel, que está integrado tras o paragolpes traseiro e que se ofrece como opción no Astra cinco portas. Este sistema fai que o transporte de bicicletas sexa cómodo e doado xa que se extrae como un caixón do paragolpes traseiro con só levantar unha panca no borde do maleteiro.

Conclusión

Nesta toma de contacto botamos de menos unha suspensión un pouco máis dura, pois en curvas enlazadas de montaña, que foi por onde o manexamos, botamos en falta unha suspensión algo máis rotunda. Probablemente Opel optou polo confort do piloto e dos acompañantes. O posto de condución adáptase facilmente a calquera condutor e ademais ten un extra de comodidade grazas a uns asentos realmente cómodos e certificados, pola AGR alemana, como ergonómicos e saudables.

En definitiva, un compacto moi equilibrado e potente que de seguro vai dar moita guerra neste segmento.

Excelente inicio para o coche urbano Spark

No primeiro trimestre de 2010, Chevrolet vendeu 107.070 coches en toda Europa, o equivalente ao 2,3 por cento de cota de mercado.

As vendas de Chevrolet subiron un 14 por cento (12.748 unidades) en comparación co mesmo período de 2009 (T1 2009: 94.322; 2 por cento). Nun medio económico complicado, Chevrolet mellorou a súa cota de vendas en 14 mercados europeos. No mes de marzo, Chevrolet vendeu 44.610 coches en Europa, fronte ás 35.854 unidades no mesmo mes de 2009, o que supón un incremento do 24 por cento.

No primeiro trimestre de 2010, as matriculacións de Chevrolet en Dinamarca triplicáronse sobradamente (+366%); as vendas en Portugal e Grecia subiron máis do dobre (+133 e +104, respectivamente); mentres que en Turquía aumentaron un 60%; en España un 68%; e no Reino Unido un 26% con respecto aos tres primeiros meses do ano pasado. Tamén se obtiveron notables melloras nos Países Baixos (+58%), Suíza (+47%) e Austria (+38%).

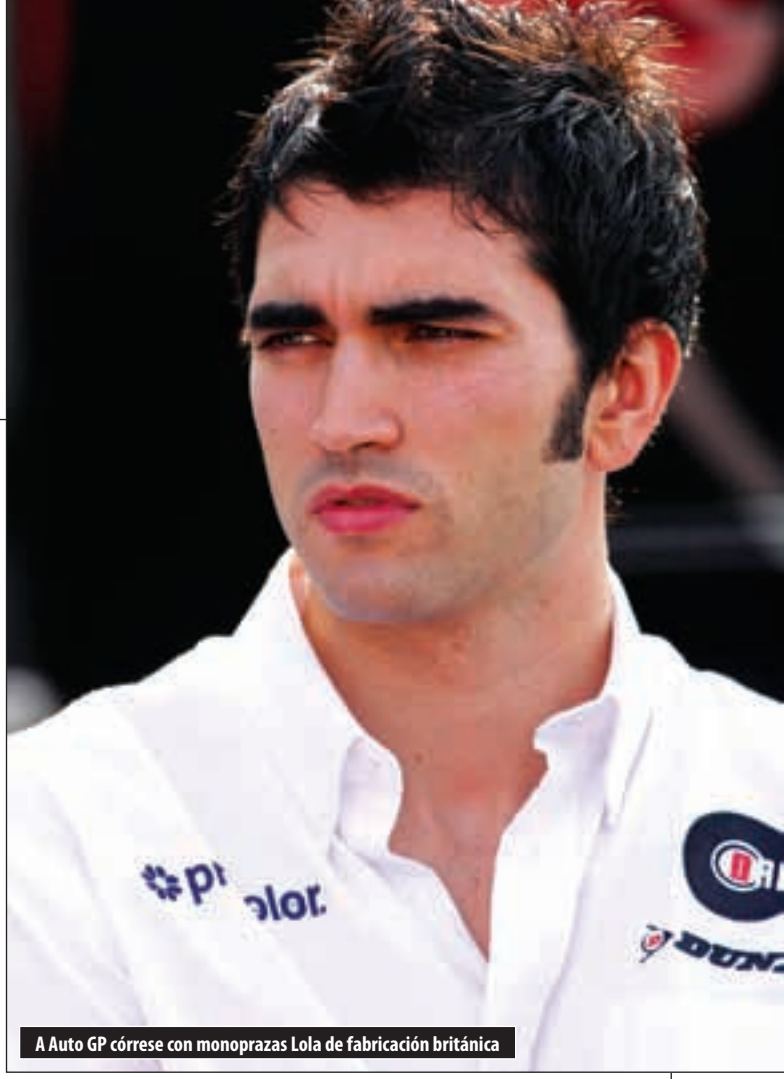
Marzo foi un mes moi prometedor para Chevrolet. O flamante coche urbano Chevrolet Spark chegou aos nosos concesionarios, e xa se percibe o seu efecto no volume de vendas», afirmou Wayne Brannon, Presidente e Conselleiro Delegado do chevrolet Europa. «O atrevido deseño do Spark e seu espaciosidade convérteno nunha excelente opción de compra», sinalou Brannon.

No T1 de 2010, os cinco mercados principais do chevrolet no referente a vendas foron Rusia (20.539 coches), onde o mercado contraeuse un 24%, Italia (10.717), España (6.455), Alemaña (5.822) e o Reino Unido (4.341). Pese á recesión económica, Chevrolet mánténse como marca estranxeira líder en Rusia, cunha cota de mercado do 7 por cento.

As vendas do sector automobilístico europeo durante o T1 subiron un 5 por cento (4.764.447 vehículos), mentres que en marzo o incremento foi do 9 por cento (2.111.090 vehículos).

Chevrolet é a marca líder en vendas do grupo General Motors, cun volume que supón o 50 % das vendas globais da empresa.

O galego Celso Míguez a un paso da Fórmula 1


A Auto GP córrese con monoprazas Lola de fabricación británica

Nuns días arrinca a tempada 2010 para o piloto galego de monoprazas co mellor palmarés da historia. Conversamos con Celso Míguez -subcampión europeo de F3 en 2009- revélanos as súas expectativas para o 2010 e fálanos da súa recente toma de contacto coa Fórmula 1. Emporiso, cóntanos que esta tempada terá que conformarse con correr a Auto GP.

Celso Míguez Pereira, nado o 1 de maio de 1983, compite por primeira vez nunha carreira de karts á idade de 7 anos. A paixón polo automóbil venlle de familia, pois a primeira experiencia deste pontevedrés sería vivida a través do seu irmán maior, que se achegaba ao mundo do kart e facía que Celso se decidira a probar. Os resultados eran moi bos: a primeira carreira convertíase no primeiro triunfo e logo chegaba o seu primeiro campionato. Paseniño, Míguez foi cumprindo o seu soño e arestora é o piloto galego con mellor palmarés a nivel internacional, chegando a conducir coches de GP2 e World Series (paso previo á Fórmula 1) e tamén prototipos das 24 Horas de Le Mans.

Nas súas mans conta co título de subcampión europeo de Fórmula 3 (con tres pole position e cinco vitorias). Así mesmo, cómpre salientar que o galego ten competido cos pilotos de máis sona da Fórmula 1, é o caso de: Robert Kubica, Sebastien Vettel, Jaime Alguersuari ou Fernando Alonso.

Sprint Motor: Que é a Auto GP?

Celso Míguez: Basicamente un chasis Lola (a mesma Lola que leva tentando entrar na F1 desde o ano pasado) cun motor Zyteck de case 600 cv. Trátase do monopraza máis rápido de Europa por detrás dos da categoría máxima e moi parello aos da GP2.

S. M. : Falando da GP2, por que non deches o salto a esta categoría?

C. M. : Foi por unha cuestión de orzamento. Non tiñamos os patrocinadores precisos para chegar ao millón e pico de euros que custaba. De todos xeitos, a Auto GP ofrece o mesmo por moito menos. Podo chegar á F1 tamén desde ela.

S. M. : Cal é o nivel de grella da Auto GP?

C. M. : Para que te fagas unha idea, Giorgio Pantano competirá nela. Pantano estivo na Fórmula 1 e, amais disto foi campión da GP2 en 2008. Ese é o nivel da grella. Temos vencedores de carreiras de: GP2, Superleague, A1GP, F3 británica e mesmo un campión das Le Mans Series (o checo Jan Cherouz). Sería difícil dicir que título é máis complexo gañar, se o de Auto GP ou o de GP2, a verdade.

S. M. : E a Fórmula 2?

C. M. : A Fórmula 2 é só un nome. Hai moito engano arredor desta categoría. Trátase dun coche un pouco máis veloz que un F3, nada que ver cun GP2 ou un Auto GP e cun nivel de grella bastante mediocre. Non hai ningún campión de ningún certame importante aliñado nela. De certo, foi un invento de Mosley no seu intre para atacar á GP2, pero co presidente da FIA fóra do cargo está completamente morta como campionato de referencia. Esta é a realidade.

S. M. : A que aspiras este ano?

C. M. : A vencer a Auto GP. Será difícil porque -como xa dixen- a grella é dun nivel terrorífico, mais ir a un certame deste nivel é o mellor camiño para chegar á F1.

S. M. : Murmurouse que tiveches a oportunidade de chegar á categoría raíña en 2010. Era certo?

C. M. : Absolutamente. Esta foi a segunda vez que pasei a rentes da Fórmula 1, a anterior foi unha chamada de Midland en 2007 para facer un test, aínda que ao final quedou en nada. Nesta ocasión, a cousa ía máis lonxe e estivo a piques de materializarse, de feito aínda teño na miña computadora o contrato dun equipo de F1 para ser piloto titular. A cuestión era atopar sete millóns de dólares en patrocinio. Se tivesen aparecido, tería compartido grella con Fernando Alonso na súa primeira vitoria con Ferrari, en Bahrein. Desafortunadamente, por mor da crise mundial, todo se foi ao traste. Así e todo, o traballo non foi en balde. O camiño xa está aberto, o máis difícil (espertar interese nun equipo de F1) xa está acadado, agora tan só é cuestión de atopar o apoio preciso para que -por primeira vez na historia- haxa un galego competindo ao máximo nivel do automobilismo mundial.

24 horas de Nürburgring: dous Peugeot RCZ "200 anos" participantes

Os días 15 e 16 de maio de 2010, dous Peugeot RCZ participarán nas 24 horas de Nürburgring. Unha carreira que se desenvolverá coincidindo coa fin de semana na que a marca francesa celebrará os seus 200 anos *de vida*.

Co gallo da saída do seu *coupé* fóra de serie -o Peugeot RCZ- e dos 200 anos da casa, Peugeot participará por primeira vez nas 24 horas de Nürburgring. A devandita competición, de moita sona en Alemaña, reúne cada ano a 220.000 espectadores. Coa súa participación, Peugeot quere contribuír á notoriedade do seu novo *coupé* nun mercado afeccionado de coches con carácter deportivo.

Na categoría D1T -diésel entre 1700 e 2000 cm3- a *firma do león* inscribirá dous RCZ 2.0 l HDi FAP que desenvolven cadanseus 147 Kw (≈ 200 ch DIN). As pezas destes dous RCZ son de xeito esencial do vehículo de serie, agás algunhas pezas específicas procedentes do servizo "competicións clientes" de Peugeot Sport. Os RCZ terán os números 200 e 201, para simbolizar 200 anos de esixencia máis emoción e serán pilotados, respectivamente, por unha tripulación francesa e unha tripulación alemana Peugeot.

Cadansúa tripulación estará composta de catro *gentlemen driver*, seareiros ilustrados do deporte automóbil, pilotos confirmados e de confianza da marca. Entre eles: Jean-Philippe Peugeot (vicepresidente do Consello de Vixilancia do grupo PSA), Stéphane Caillet (técnico de adherencia ao chan), Cyrus Ayari (directivo comercial) e Olivier Pérez (directivo de marketing Peugeot).

Emporiso, esta participación servirá para valorar o carácter deportivo do RCZ, comercializado a partir de abril en Europa.

¿BUSCAS UN PLAN REDONDO?
Brea AUTOCASIÓN
CIUDAD DEL TRANSPORTE, C/B - BLOQUE 2 - POLÍGONO DEL TAMBRE - SANTIAGO
oferta valida hasta el 30 de abril
www.grupobrea.com
AUDI A6 2.7 TDI 180 CV
CLIMA BIZONA, E.S.P., LLANTAS, VOLANTE MULTIFUNCION, SENSOR LUCES, SENSOR LLUVIA, FAROS NIEBLA, ORDENADOR. MAYO 2007
PLAN REDONDO 26.000€
AUDI A6 AVANT 2.7 TDI Q. TIP.
TRACCIÓN QUATTRO, CAMBIO TIPTRONIC, XENON, TEMPOMAT, BARRAS DE TECHO, LLANTAS, ORDENADOR, VOLANT. MULTIFUNCIÓN, PARKTRONIC TRASERO, SENSOR LUCES Y LLUVIA, REPOSABRAZOS, ETC. AGOSTO 2008.
PLAN REDONDO 36.000€
AUDI A4 2.0 TDI 140 CV
PAQUETE SLINE, XENON, CLIMA BIZONA, PREINST. DE TELÉFONO CON BLUETOOTH, E.S.P., REPOSABRAZOS, PAQUETE PORTAOBJETOS, ETC. AGOSTO 2008.
PLAN REDONDO 17.000€
AUDI A3 CABRIO TDI
CLIMA BIZONA, CAPOTA ELÉCTRICA, AUDIO CON MP3, LLANTA 17", ORDENADOR, ASIENTOS PIEL-ALCÁNTARA, FAROS NIEBLA, REPOSABRAZOS, ETC. ABRIL 2008
PLAN REDONDO 26.000€
*FINANCIACION DESDE 4,99 % TIN. *HASTA 4 AÑOS DE GARANTIA. *1 AÑO DE SEGURO GRATIS *Consultar condiciones y vehículos con nuestro equipo comercial

O Audi R15 TDI Plus triunfa na súa primeira carreira

Audi Sport Team empregou a apertura da tempada 2010 das Le Mans Series a xeito de preaparación de cara ás 24 horas de Le Mans

O AUDI R15 TDI DE 2010 -TAMÉN CHAMADO "R15 PLUS"- VÉN DE GAÑAR A SÚA PRIMEIRA COMPETICIÓN CELEBRADA A FIN DE SEMANA DO 10 AO 11 DE ABRIL NO CIRCUÍTO DE PAUL RICARD (FRANCIA) CAUSANDO UNHA MAGNÍFICA IMPRESIÓN. A NOVA EVOLUCIÓN DO DEPORTIVO DIÉSEL DE AUDI PERCORREU TODA A DISTANCIA SEN O MENOR PROBLEMA AO LONGO DESTE TEST EN CARREIRA. O EQUIPO SUBLIÑABA A AUSENCIA DE PROBLEMAS TÉCNICOS DESTE R15.

O posto de condución do Audi R15 TDI Plus é moi semellante ao dun Fórmula 1

Na súa primeira volta das 8 Horas de Le Castellet, Allan McNish superou ao Peugeot que saía desde a *pole position* pilotado polo francés Stéphane Sarrazin e, no terceiro xiro, adiantaba ao Aston Martin-Lola de Stefan Mücke. A partir dese intre, Allan McNish e o seu compañeiro Dindo Capello non renunciaban a levar a iniciativa. Na liña de meta -logo de 266 voltas- os pilotos de Audi tiñan unha vantaxe de cinco voltas sobre o Aston Martin-Lola dos últimos campións: Stefan Mücke, Harold Primat e Adrián Fernández. O equipo Oreca Peugeot remataba cuarto despois de sucumbir a un problema técnico ao longo dos primeiros tramos da carreira.

Salientar que a única parada non programada en *boxes* do R15 levouse a cabo tan só sete minutos antes do final. Era o intre no que o Audi Sport Team Joest decidía cambiar a pneumáticos de mollado por razóns de seguridade, pois comezaba a chover.

O Audi Sport Team Joest empregou a apertura da tempada 2010 das Le Mans Series a xeito de preparación de cara á competición das 24 Horas de Le Mans, proba que se celebrará os días 12 e 13 de xuño. Nas sesións de adestramento do venres e do sábado (así como no *warm-up* do domingo) o equipo comparou diferentes configuracións de posta a punto antes de seleccionar unha versión que permitise a Dindo Capello e Allan McNish acadar tempos *récord* de maneira constante e con temperaturas relativamente baixas. O Audi R15 TDI foi case sempre o coche máis rápido en pista ao longo das oito horas e tamén acadou a volta rápida en carreira.

Así mesmo, o Audi Sport Team Joest recolleu unha importante información para Le Mans durante a súa vitoriosa carreira en Le Castellet, información que será agora avaliada por Audi Sport en Ingolstadt (sede central da compañía xermana) co fin de conseguir o axuste máis fino do R15 Plus.

A vindeira proba que figura na axenda Audi é o día 9 de maio, trátase dun ensaio xeral de 30 horas para Le Mans nos 1.000 quilómetros de Spa-Francorchamps, onde Audi Sport Team Joest competirá con tres Audi R15 TDI do mesmo xeito que fará nas 24 Horas de Le Mans.

Clasificación Xeral		
1	Capello / McNish (Audi R15 TDI)	266 voltas - 8h 00m 36.415s
2	Primat / Mücke / Fernández (Lola-Aston Martin)	5 voltas
3	Belicchi / Boullion / Smith (Lola-Rebelión)	5 voltas
4	Panis / Lapierre / Sarrazin (Peugeot)	8 voltas
5	Ayari / Andre / Duval (Oreca-AIM)	8 voltas
6	Ragues / Mailleux / Ickx (Lola-Aston Martin)	10 voltas
7	Leventis / Vatios / Kane (Acura / Honda)	16 voltas
8	Moreau / Gulliaume / Hein (Pescarolo-Judd)	16 voltas
9	Erdos / Newton / Wallace (Lola-Honda)	17 voltas
10	Lahaye / Nicolet (Pescarolo-Judd)	17 voltas

Declaracións posteriores á carreira

O Dr. Wolfgang Ulrich -director de Audi Motorsport- comentaba o seguinte a propósito do R15 Plus logo de saberse gañador da competición: "É abraiante que Audi Sport teña desenvolvido un prototipo -por cuarta vez consecutiva- capaz de gañar na súa primeira carreira. Logo do: R8, o R10 e o R15, agora é a quenda do R15 Plus. Abofé que estamos ben contentos de que o R15 Plus teña gañado as 8 Horas de Le Castellet na súa primeira proba. Con todo, o máis importante é o feito de que o coche xa é moi rápido e fiable. Non tivemos o máis mínimo problema técnico e, sen contar a chuvia do final, completouse toda a distancia sen paradas en boxes non programadas. Este éxito é un pequeno *hito* no camiño cara a Le Mans e tamén un primeiro premio en resposta ao duro traballo das semanas e meses anteriores. Emporiso, sabemos moi ben que aínda queda moito traballo por facer até Le Mans".

RALICLASSICS SERIES 2010

Seis probas de regularidade en circuíto, unha delas no trazado GP do Circuit de Catalunya

As RaliClassics Series de 2010 comezarán o sábado 24 de abril no Circuit de Can Padró, situado en Sant Vicenç de Castellet. Desta maneira, para 2010 non haberá ningunha cita en circuíto de terra, xa que as autorizacións definitivas para o circuíto de Vidreres, inicialmente previsto como proba inaugural, parecen atrasarse.

O calendario e o resto de circuítos mantéñense intactos, de xeito que serán seis as probas puntuables. Saunier Duval, empresa líder en sistemas de calefacción, é o novo patrocinador das RaliClassics Series.

A tempada de regularidade en Circuítos estréase este ano en Can Padró, o sábado 24 de abril, nun formato especial tipo Resistencia. Os equipos terán pola mañá unha tanda de adestramentos de 30 minutos e, pola tarde, unha carreira de 2 horas seguidas. Para os efectos de campionato contarán como 2 mangas de 1 hora, iso é, estableceranse dúas clasificacións ao final da primeira e da segunda hora. Tras Can Padró, circuíto que se visitará unha segunda RaliClassics Series 2009 vez con motivo da terceira proba puntuable, as RaliClassics Series estarán nos circuítos de Catalunya (trazado GP), Calafat e Aragón Motorland-Aragón de Alcañiz, pista en que se celebrará a gran final con actividade complementaria sorpresa, ademais dunha proba experimental pensada como actividade "familiar - vacacional" en Llucmajor (Mallorca), de momento opcional e fóra de campionato, que só se converterá en puntuable se participan na mesma 15 ou máis pilotos.

Vehículos admitidos

Para as RaliClassics Series de 2010 créase unha nova categoría "75" pre-75" reservada a coches fabricados ata o 31-12-1975, e seguen as outras dúas xa vixentes, "Clàssics", fabricados entre o 1-1-1976 e o 31-12-1984, e "Grupo B", vehículos máis modernos segundo unha lista específica que pode verse en www.RaliClassics.org e cuxa inscrición será aceptada de maneira individual en cada proba.

Saunier Duval achegará novidades

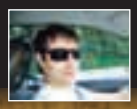
Nalgunhas das probas, como nesta cita inaugural de Can Padró, as RaliClassics Series contarán cun camión-hospitality que se converterá na Zona "Saunier Duval", que será o centro operativo da proba e o punto de encontro dos pilotos. Así, as verificacións, a entrega de transponders e dorsais, o *briefing*, a entrega de clasificacións e de trofeos faranse nesta Zona "Saunier Duval". Saunier Duval porá en cada carreira un vehículo a disposición de recoñecidas personalidades ou de medios de comunicación para axudar a promover esta nova disciplina da regularidade en circuítos. De igual xeito e grazas á achega de Saunier Duval, nas primeiras citas de 2010 os pilotos verán un cambio importante nalgúns detalles. O primeiro consiste na redución dos prezos das inscricións, que para os pilotos que se inscriban a todo o campionato establécense en 150 euros por carreira.

Formato un só día

Unha das particularidades que facer verdadeiramente accesibles ás RaliClassics Series é o formato a un só día. Na maioría dos circuítos farase unha sesión de 30' de adestramentos pola mañá e a continuación dúas mangas de 60'. Nos adestramentos, cada equipo deberá tomar e indicar á organización cal é o tempo de referencia, e nas mangas de carreira deberán cumprir con este tempo de referencia estipulada. Toda desviación será penalizada a razón de 1 punto por décima de segundo, tanto por adianto, como por atraso, aínda que non contarán todas as voltas, só as mellores que en cada circuíto comunicará a organización. En Llucmajor, dividirase cada manga en dúas partes de 30', separando as mangas por tempos "rápidos" e "lentos", mentres que en Calafat faranse dúas mangas de 90'.

Calendario definitivo das RaliClassics Series de 2010:

	1ª carreira
24 de abril	Circuíto de Can Padró
15 de maio	Circuit de Catalunya
12 de xuño	Circuit de Can Padró
17 de xullo	Circuit de Llucmajor
11 de setembro	Circuit de Calafat
16 de outubro	Circuíto Motorland-Alcañiz



■ IVÁN MARANTE | FOTOS

Rali do Cocido

O DE CAMBRE, COA TERCEIRA POSICIÓN, CONSEGUÍA OS PRIMEIROS PUNTOS DA TEMPADA

O LOCAL ÁLVARO MÉNDEZ V

A SEGUNDA POSICIÓN FOI PARAR AS MANS DE MARTÍNEZ BARREIRO

A BOA ACTUACIÓN DE FRAN LAGO LEVOUNO A SEGUNDA PRAZA

OS IRMÁNS BELLO VENCERON CON CLARIDADE NA RACC

DESGUACE ECOLÓXICO

Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHICULOS
www.trameve.com
Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña

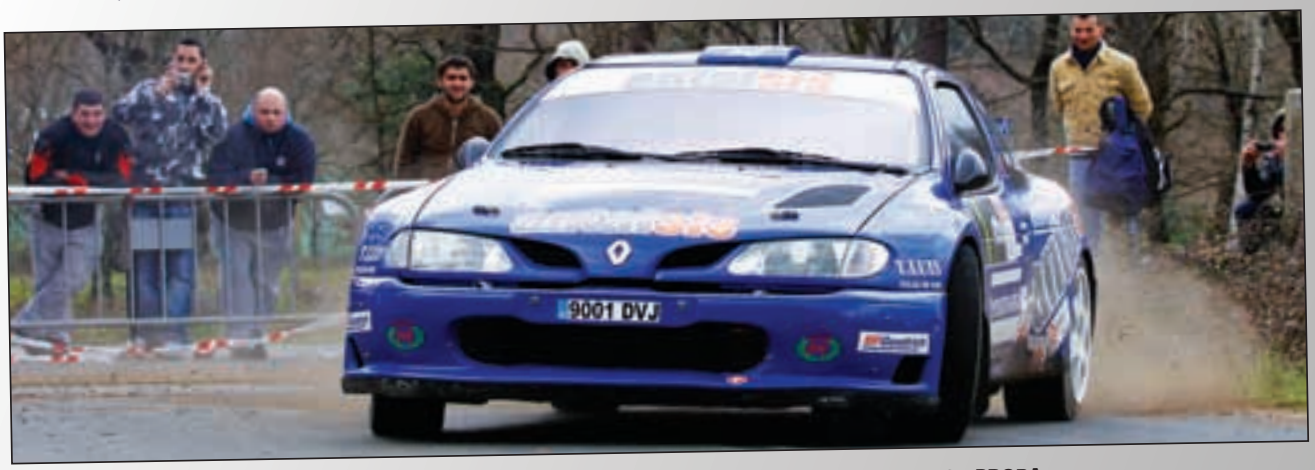
GRUPO COGAMI

- Venda de Recambios de Ocasión para o automóbil Garantidos
- Recollida de Baixas e Sinistros
- Servizo privado de Grúa

Tel.: 981 554 707
607 273 660
Fax: 981 554 153
E-mail:tratamiento@cogami.es

VENCÍA NA KUMHO JR.

O PILOTO ALBERTO MEIRA CONSOLIDA O LIDERATO CO TRIUNFO EN LALÍN



LUÍS VILARIÑO FINALIZOU NA CUARTA PRAZA, IGUAL QUE NA ANTERIOR PROBA

OS PAIS REMATARON SEGUNDOS DA COPA TOP TEN DRIVER E OITAVOS DA XERAL

DESPOIS DUNHA INTENSA LOITA MARCOS RODRÍGUEZ FINALIZOU TERCEIRO

Dando voltas

Polos pelos.
Deste xeito Alberto Meira e Álvaro Bañobre venceron no Rali do Cocido, segunda manga do galego da especialidade, celebrado en estradas de Lalín e municipios lindeiros. O punch final de Bamarti fíxolle pasar a rentes da vitoria, que finalmente foi para o EVO X do de Vincios. Na carreira do Deza o terceiro clasificado foi Iván Ares, o de Cambre prexudicado por algúns problemas.

En tres frontes ben diferentes.
Así mesmo enfocan o 2010 os principais representantes galegos no mundo dos circuítos. Por unha banda o pontevedrés Celso Míguez, que busca o título da Auto GP na estrutura do equipo RP Motorsport. Emporiso, o ourensán José Luís Abadín atopou un sitio en Drivex para disputar o European Open F3, mentres que por problemas de patrocinio demoraban o comezo da tempada do lucense Alonso Liste, que aposta pola F2.

Dúas nada máis.
Foron as categorías que recibiron o semáforo verde do karting galego na pista de Outeiro de Rei. Non competiron nin alevíns nin cadetes, vencendo Roberto Blach en X30 e Alejandro Copa en KZ2.

Dominio lucense.
O que aconteceu na cita inicial do galego de Ecotrack, que tivo como escenario as proximidades da vila de Sarria. O equipo campión actual de T1, Yánez-Rodríguez, mandou con man firme como fixeron en T2 Ramos e Laqo.

HIJOS DE CV. OTERO, S.A.

Vespa GTS Super y XEVO
las mejores opciones para tu movilidad

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

DISTRIBUIDOR OFICIAL VESPA

Habituais.

Son as probas de regularidade para clásicos e históricos en Galicia. O sur da provincia de Pontevedra acolleu ao Rali de Primavera, onde os irmáns Ferreira obtiveron un traballado triunfo co seu AC Cobra

De probas.

Así veu a Lugo o navarro Íñigo Martínez, que no 2005 fora campión galego de montaña. Probando unha CM -de cara ao nacional- Martínez gañou na primeira edición da Subida Muralla de Lugo, por diante dos locais José Antonio Iglesias e Pedro Burgo.

Profeta na casa.

Deste xeito amosouse Miguel Fuster no Rali Vilajoiosa, non dando opción o de Benidorm aos mandos do seu coñecido Porsche GT. O Škoda de Hevia e o Fiesta dos irmáns Vallejo completaron o podio, onde estivo a piques de subir o lucense Burgo, rematando cuarto.

Dous mellor cá un.

Galicia contará, en condicións normais, con dous representantes no estatal de montaña. Repite -por unha banda- o veterano José María Magdaleno, cun Mégane que tamén correrá en pista. E -por outra banda- estréase "D'Artagnan" Varela (vencedor do Trofeo do 2009 en Galicia) que disporá dunha Silver Car.

A súa quenda.

O ferrolán Miguel Ángel Criado, ao volante do seu 106, mandou na segunda manga do galego de slalom, disputada na vila mariñeira de Muros. Marcos "Pontenova" e Pedro Vilar completaron as restantes prazas de honra.

Problemas.

Son os que están a ter no autocross galego ao comezo do ano. Regulamentos que os pilotos non comparten, climatoloxía adversa e outras circunstancias aprazaron as citas de: Santiago, O Castro e Santa Comba. Se todo vai a bo porto, Arteixo inaugurará a tempada o sábado 24.

APV MOTOR
C/ Isaac Peral, 4
Polígono del Tambre
Telf.: 981 53 40 57
SANTIAGO

HYUNDAI
Nuevo ix35
BEAUTY AND EFFICIENCY. TOGETHER.
Todo lo que esperas y todo lo que deseas.
Con un enorme espacio interior y un equipamiento absolutamente extraordinario.
• Airbags frontales, laterales y de cortina
• ABS • ESP • EBD • TCS
• Tracción 4x2 o tracción integral inteligente
• Climatizador bizona con ionizador
• Navegador con cámara de visión trasera
• Sensores de asistencia al aparcamiento
• Llave inteligente con botón de arranque
• Techo panorámico practicable
• Control de arranque en pendiente HAC y de descenso DBC
• Conexión USB / Mp3 / iPod / Bluetooth
Nuevo ix35. Escucha tus latidos.
5 AÑOS
www.hyundai.es
IFER Polígono Industrial Costa Vella – Santiago de Compostela – Tel. 981 897 546/7 – ventas.ier@redhyundai.com – www.autosfernandez.com

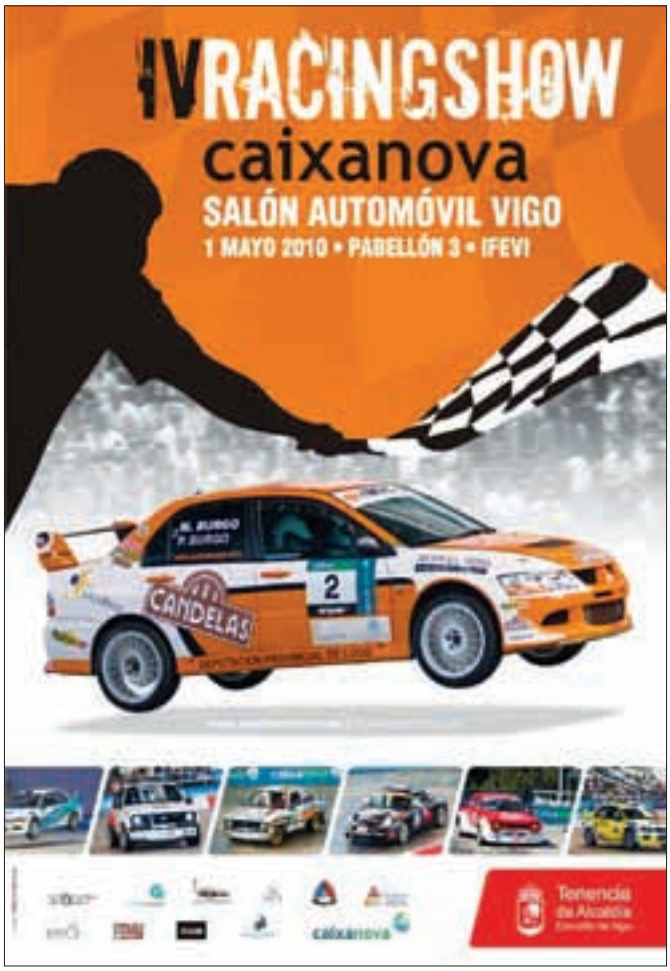
IV Racingshow Caixanova

A proba terá lugar en sesión única o sábado 1 de maio no Pavillón 3 do Ifevi

A cuarta edición do Racingshow Caixanova, que terá lugar o sábado 1 de maio no Pavillón 3 do Ifevi, enfrontará a tres campións do mundo. Timo Salonen, Miki Biasion e Armindo Araujo confirmaron a súa presenza á proba, que organiza Eventos do Motor coa colaboración da escudería Rías Baixas.

Nesta ocasión, o Racingshow Caixanova estrea un novo circuíto, con grada exterior. Ao tradicional trazado en forma de oito que descorre dentro das instalacións do Ifevi se lle engade este ano un percorrido exterior ao Pavillón, con amplas curvas que darán máis espectacularidade á proba. A superficie a percorrer polos pilotos se ve así aumentada con relación a outros anos.

O campionato, que se enmarca na decimonovena edición do Salón do Automóbil de Vigo, reúne a un amplo plantel de pilotos profesionais de España e Portugal. Timo Salonen, campión do mundo de ralis en 1985; Miki Biasion, campión en 1988 e 1989, e Armindo Araujo, primeiro piloto mundial en 2009, encabezan este grupo, do que destaca o actual campión galego, e gañador da pasada edición, Pedro Burgo.



Os condutores terán que superar dúas rondas clasificatorias (iniciaranse ás 11.00 horas) para chegar a unha primeira final con 25 participantes, da que sairán os 12 que competirán na gran final, a disputar a partir das 19.00 horas.

Todos aqueles que non se despracen ata o Ifevi terán a oportunidade de gozar da proba dende as súas casas, grazas á retrasmisión en directo que fará a Televisión de Galicia. Dous afortunados poderán experimentar que se sinte dentro dun vehículo de competición conducido por Timo Salonen e por Miki Biasion na final da carreira de campións.

SÍ, LA BELLEZA SE PUEDE COMPRAR
LANCIA DELTA desde
16.590€
NOYASTAR
Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3. SANTIAGO DE COMPOSTELA. Tel.: 981 57 77 78
Delta LANCIA