Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [NOVEMBRO2010] Nº 165 - ANO XV www.sprintmotor.com

Ford Focus C-Max First Edition

O coche fantástico?

Novo Seat Alhambra
Para familias numerosas

PROBA

NEVER LOOK BACK

ANTI RETRO

CITROËN DS3

ahora tienes un CITROËN DS3 Especial Edition Hdi 90

desde 15.900 €*

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

citroën

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

Nuevo Sportage 1.7 CRDi Drive 4x2 115 cv

equipado de serie con:

- ABS, EBD, ESC, HAC, DBC
- Sensores de aparcamiento traseros
- Climatizador bizona
- Control de crucero
- Ópticas tipo LED

NUEVO KIA SPORTAGE por 21.390€

acg Móvete 10 XUNTA DE GALICIA

7 AÑOS KIA

Consumo: 5,3-7,0 l/100 km.
Emisiones de CO2: 137-183 gr/km.

www.kia.es

KIA

Descúbrelo en primicia en:

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.

Este sorteo especial pon o broche de ouro o seu 25 aniversario

A Radio Galega estrea o "Concurso Dacia Sandero"

Tras vivir un ano repleto de simbolismo para os medios públicos galegos, que conmemoraron os seus vintecinco primeiros anos de vida converténdose no altofalante do noso idioma, da nosa cultura e da nosa identidade e, en definitiva, dunha maneira de mirar e escoltar o mundo, a Radio Galega poralle o broche de ouro ao 2010 ofrecéndolle os oíntes un agasallo de luxo.

A emisora pública galega, en colaboración con *Renault Dacia*, puxo en marcha un novo concurso que ofrecerá aos oíntes a posibilidade de festexar este Nadal por todo o alto. Dende mediados de novembro e ata o vindeiro 16 de decembro, os seguidores da Radio Galega poderán participar no **"Concurso Dacia Sandero"**, aberto no programa "Galicia por Diante" que Kiko Novoa dirixe cada mañá no medio público, e conseguir no sorteo do venres, día 17 de decembro, un coche *Dacia Sandero Lauréate* 1.2, 16 v., pack confort, con pintura metalizada.

Os oíntes teñen dúas modalidades de participación: intervindo no programa e a través dunha mensaxe curta vía móbil. Na primeira delas, arredor das 10.30h, "Galicia por Diante" dará paso cada día a *tres chamadas* telefónicas, que entrarán no sorteo, tras competir previamente nunha proba do espazo radiofónico. Para o segundo método, os interesados en conseguir o coche deberán enviar unha *sms* coa verba "Sandero" ao 25211; a mensaxe terá un custo de 1,35 euros, IVE incluído.

A Consellería de Economía e Industria fai un chamamento

O obxectivo e acadar a instalación da fábrica de baterías para coches en Galicia

A Consellería de Economía e Industria apelou á rigorosidade e á seriedade, e salientou que a Xunta de Galicia xa plantexou todas as alternativas dispoñibles aos investidores en función dos moi diversos parámetros do investimento solicitado.

O Goberno da Xunta ven liderando todas as accións e negociacións encamiñadas a eliminar as incertidumes xurídicas e garantir a seguridade e a continuidade do proxecto da fábrica de baterías na zona de Vigo para que Galicia sexa un referente no eido da electromobilidade.

A Consellería de Economía e Industria fixo hoxe un chamamento ao sentido común e ao traballo conxunto nunha mesma dirección para acadar a instalación dunha fábrica de baterías para o vehículo eléctrico en Galicia. O departamento que dirixe Javier Guerra apuntou tamén que este é o momento da responsabilidade por parte de todos para que o investimento quede na nosa Comunidade Autónoma.

A Consellería de Economía e Industria apelou a rigorosidade e á seriedade, e salientou que a Xunta de Galicia xa plantexou todas as alternativas dispoñibles aos investidores en función dos moi diversos parámetros do investimento solicitado.

O Goberno da Xunta ven liderando todas as accións e negociacións encamiñadas a eliminar as incertidumes xurídicas e garantir a seguridade e a continuidade do proxecto da fábrica de baterías na zona de Vigo para que Galicia sexa un referente no eido da electromobilidade.

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 SEAT ALHAMBRA » PARA FAMILIAS NUMEROSAS

PROBA

18 CAMPIONATO DE RALIS » PORTUGAL

FOCUS C-MAX FIRST EDITION » O COCHE FANTÁSTICO? **13**

PROBA

20 RALI DE ESPAÑA-CATALUNYA » LOEB, QUEN SENÓN?

24 » SANTIAGO ACOLLERÁ O PRIMEIRO SALÓN DO VEHÍCULO CLÁSICO E DE ÉPOCA DE GALICIA

SECCIÓNS

RÁFAGAS	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6 a 9
COLECC. F1	Páxs. centrais
REFLEXIÓNS	16
COMPETICIÓN	17, 20 a 23
TECNOLOXÍA	19

+

6 NOVO SAAB 9-4X: ESCANDINAVO DE PRIMEIRA

GONZACAR RECIBE O CUARTO CHAIRMAN'S AWARD

O COCHE ELÉCTRICO BUSCA O SEU SON

7 CITROËN ÁBRESE CAMIÑO NA REDE

LEXUS CT 200H, O HÍBRIDO PREMIUM

O NOVO GOLF CABRIO SAIRÁ DE OSNABRÜCK

8 A CAZA DO NISSAN JUKE COMEZOU

9 VOLKSWAGEN TOUAREG, CON NOVOS MOTORES

NUEVO LEXUS RX 450h
FULL HYBRID

LEXUS HYBRID DRIVE

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

O descenso foi dun 50 por cento, polo 37 de España

Galicia lidera a caída de vendas de coches en outubro

O Plan Re-Móvete da Xunta non logra reactiva-lo mercado

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Outubro pechou cunha caída histórica de vendas de automóbiles en Galicia. Os concesionarios galegos matricularon o mes pasado 3.244 vehículos, o 50,8 por cento menos que hai un ano. Deste xeito, xa van catro meses seguidos de baixadas. Debido a esta circunstancia, o mercado galego acumula entre xaneiro e outubro un descenso de vendas dun 8,2 por cento respecto ó mesmo período de 2009. Nin tan sequera as axudas públicas do Plan Re-Móvete da Xunta son capaces de reactiva-la actividade comercial nos concesionarios. Os datos oficiais demostran que Galicia foi a comunidade autónoma que sufriu a maior caída de matriculacións o mes pasado. A desfeita atribúese ó mal comportamento da demanda no segmento de particulares

A actual atonía do mercado estalles afectando de xeito moi semellante a tódalas provincias. Os concesionarios lugueses foron os máis prexudicados en outubro, cun descenso de matriculacións do 51,8 por cento. Na Coruña, a caída foi do 50,7; en Pontevedra, dun 48,7; e en Ourense, dun 48. A cousa tampouco vai moito mellor a nivel estatal. O mercado español baixou un 37,6 por cento en outubro. En total, matriculáronse 61.366 unidades.

Pero hai un dato favorable respecto a Galicia. Mentres que o mercado galego xa presenta cifras negativas no acumulado de 2010, no conxunto de España aínda se mantén un incremento dun 9,4 por cento respecto ós primeiros dez meses de 2009.

Previsión 2011

As patronais de fabricantes Anfac e de vendedores Ganvam xa empezan a facer números de cara a 2011. Pensan que as vendas van situarse por debaixo das 900.000 unidades en España. De confirmarse, suporía que o mercado quedaría por terceiro ano seguido en niveis de principios da década dos anos 90.

Os empresarios insisten nas malas perspectivas para o emprego no sector de manterse esta situación no tempo. Fontes de Ganvam sinalan que "as consecuencias dun mercado estancado nuns niveis baixos son moi negativas tanto para os postos de traballo nos concesionarios como nas propias fábricas. Hoxe en día, os investimentos seguen ó crecemento dos mercados nas distintas rexións e as multinacionais perden interese en botar cartos nun país cun mercado pequeno".

Perigos

A patronal de fabricantes Anfac advirte tamén das dificultades que terán as factorías españolas para manter os actuais niveis de produción nos anos vindeiros. Di que un mercado forte é un factor para consolidar as industrias que as distintas marcas teñen en distintas autonomías, entre elas Galicia. Desde Anfac apúntase que "os crecementos da economía española se prevén moi limitados nos próximos exercicios e esta circunstancia ha coincidir con posibles adxudicacións de modelos novos a fábricas españolas, que non se verán favorecidas por un contorno tan desfavorable. Por iso, é imprescindible mellorar a situación do mercado e conseguir recuperar niveis de matriculación máis aceptables".

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

Algo falla

Algo falla cando almorzamos coas noticias da estatística tráxica da fin de semana como algo cotián das nosas vidas.

Na fin de semana do 13 e 14 deste mes Urxencias Sanitarias de Galicias-061 asistiu a 131 persoas debido a 91 accidentes de tráfico rexistrados na rede viaria galega, das que unha faleceu. O comunicado oficial di: "En 101 casos os feridos foron levados aos centros hospitalarios correspondentes; sete trasladados a centros de saúde; mentres que 22 persoas recibiron asistencia no lugar do sinistro e non requiriron traslado, e unha faleceu no punto do accidente".

A nota continúa: "A proporción de homes atendida foi do 53 por cento e a de mulleres reduciuse ao 47 por cento. En canto ás idades dos feridos, un 54 por cento dos asistidos tiña entre os 15 e os 39 anos".

E mentres lemos isto no xornal continuamos tomando o primeiro café da mañá pensando que "as cousas son como son" e non as imos a cambiar. Algo falla.

O sistema educativo sigue tendo unha carencia tremenda en canto a formación en seguridade viaria dos mozos e mozas, algo que está presente ao longo de toda a nosa vida. O motor, os automóbiles, os autobuses, as motos, as bicicletas ou os peóns; todos participando dun xogo perigoso e necesario como son o circular ou cruzar as vías públicas. Así e todo, os responsables académicos continúan sen ter clara a necesidade de formar e educar os máis novos para ter unha maior conciencia do que nos xogamos neses movementos tráxicos, e ás veces non sincronizados, dos homes e mulleres coas máquinas. Si, algo falla.

Cando vemos a condutores noveles que nada máis aprobar o carné de conducir xa poden levar un "*pepino* de catro rodas" de 400 cabalos. Meu Deus! Algo falla.

E algo acerta cando un condutor novel que acaba de aprobar o exame para conducir unha motocicleta, ten unha serie de requisitos e anos por diante ata poder coller calquera moto, sexa da potencia que sexa.

Despois de tantas voltas e voltas sobre os beneficios do cinto de seguridade e a súa obrigatoriedade, seguimos vendo como a diario falece xente en sinistros de circulación por non levar posto o cinto de seguridade. É máis, son maioría os pasaxeiros dos asentos traseiros que non os utilizan. Algo falla.

Poderiamos enumerar, ao igual que vostede, amable lector, moitísimas máis cousas que fallan neste tema tan serio e tan carente de ideas postas en práctica. Sobra propaganda e demagoxia e faltan accións serias, sobre todo en todos os niveis educativos.

Moitas cousas fallan, e desgrazadamente ata que a sociedade non tome realmente conciencia seguirán fallando. Hai unha necesidade imperiosa, se queremos diminuír considerablemente o número de sinistros. Os condutores deben actualizarse continuamente respecto a normas de circulación e novas tecnoloxías. Cantos condutores saben utilizar correctamente todos os recursos que posúe o seu vehículo (ABS, ESP...) á hora de realizar unha freada extrema? Máis doado, cantos levan as luces acesas cando a visibilidade é baixa?

Simplemente cando un alumno pode "aprobar" un exame de conducir sen saber o que é a condución no mundo real... algo falla.

Scirocco. Ser o no ser.

Equipamiento disponible en Scirocco: Faros Bi-Xenon, faros antiniebla delanteros, llantas de aleación de 17", asientos delanteros deportivos con función Easy-Entry, 6 airbags, Climatronic Bi-zona, control de presión de neumáticos, radio-CD con pantalla táctil, mp3, cargador de 6 CD's y 8 altavoces, retrovisores exteriores térmicos abatibles y con ajuste eléctrico, sensor de lluvia, volante multifunción en cuero, ESP, ABS, EDS y ASR, y un árbol de serie para neutralizar las emisiones de CO_2 de tus primeros 1.981 km (entra en www.ProgramaCO2Neutral.com y descubre cómo neutralizar más emisiones).

Ofertas especiales para vehículos en stock

Scirocco

Gama Scirocco: consumo medio (l/100 km): de 4,8 a 8,1.
Emisión de CO_2 (g/km): de 127 a 189.

Brea Hervés Vía Isaac Peral, 8-10 - Pol. Ind. El Tambre - Tel. 981 552 900 - 15890 Santiago de Compostela

Gonzacar recibe o cuarto *Chairman's Award*

O pasado 2 de novembro **Gonzacar** -concesionario oficial de Ford en Santiago de Compostela- recibía o galardón á excelencia na atención ao cliente. Emporiso, cómpre dicir que o premio en cuestión -o *Chairman's Award*- xa foi parar a mans de Gonzacar en tres ocasións máis (catro con esta edición de 2009), nos anos: 1996, 2000 e 2001.

O *Chairman's Award* é un recoñecemento a nivel europeo establecido por Ford Motor Company co gallo de subliñar a importancia da marca en canto a calidade achegada nos seus servizos e dedicación aos clientes. O proceso de selección está baseado na opinión dos clientes de Ford que, a través dunhas enquisas, convértense no único xurado á hora de valorar o mellor servizo e o mellor trato por parte do concesionario elixido por eles mesmos.

Así, Gonzacar facíase co *Chairman's Award* grazas ás votacións dos seus clientes, que responderon de xeito positivo ao trato recibido pola totalidade dos empregados do concesionario compostelán.

O presidente de Ford España -**José Manuel Machado**- foi o encargado de entregar o premio a **Marcial Castro**, xerente de Gonzacar.

O coche eléctrico busca o seu son

Audi vai á procura do son perfecto para o coche eléctrico. Se pensamos no automóbil do futuro, a imaxe máis nidia que podemos crear é a do eléctrico, ese vehículo caracterizado -entre outras cousas- polo silandeiro de seu. O silencio non sempre é boa cousa, senón que llelo digan aos peóns invidentes que adoitan percibir a presenza de vehículos grazas ao seu murmurio. A cousa complicarase co devir da tecnoloxía, pois agárdase que todos os vehículos se convertan en eléctricos, polo tanto, o *run run* dos coches dará paso... a que? Audi amosa a súa preocupación con respecto a este tema e xa informou de que está a espremer o maxín para dar coa harmonía axeitada para o seu Audi e-tron. Cómpre pensar que os eléctricos son silenciosos até unha velocidade de 25 km/h, por riba desa cifra poderemos sentilos.

Un son artificial que reflicta os valores da marca xermana e que, ao tempo, continúe a garantir a permanencia dun dos factores do seu éxito: a redución da contaminación sonora (alén da de CO_2). Emporiso, enxeñeiros de Audi decidiron coller como base o son familiar do motor de combustión e darlle unha nova viraxe. Podemos imaxinar para o eléctrico algo semellante ás naves do filme futurista *Blade Runner*, algo así coma un asubío.

Novo Saab 9-4X: escandinavo de primeira

Saab vén de estrearse no eido dos *crossover*. E faino co novo 9-4X, achega que marca as diferenzas con respecto a outros vehículos do sector a través dun deseño e uns valores de enxeñaría únicos, informa a casa sueca. Estes e outros recursos do novo 9-4X -que se estrea no vindeiro Salón do Automóbil de Os Ánxeles- teñen o apoio do sistema de tracción total Saab XWD e do control de chasis adaptativo DriveSense.

Os motores, todos V6, salientan pola súa robustez e pola súa eficacia. O de 265 cv e 3.0 litros -para o modelo base- achega inxección directa e distribución variable. A propulsión de 300 cv e 2.8 l. troca esta inxección por un turbocompresor de entrada dupla, exclusivo das variantes Aero. Ambas alternativas, nos dous casos con transmisións automáticas de seis velocidades e control electrónico adaptativo, poranse á venda en Europa a partir de agosto.

ASEGAL ASESORES

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

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

ASEGAL ASESORES

Citroën ábrese camiño na Rede

Citroën vén de inaugurar unha campaña en liña co gallo de profundar na importancia da seguridade ao volante. Alén deste novo proxecto, cómpre dicir que a marca xa conta (desde 2009) cunha canle -*Conducir mellor*- na súa TV *on line*, neste medio achéganse consellos con feitura de reportaxe para tratar o tema da seguridade: maneira correcta de situarse perante o volante, como tirar proveito dos dispositivos de protección Citroën, etc.

Asemade, a factoría francesa anuncia máis novidades no eido de Internet. Os protagonistas serán os máis novos (de 17 a 30 anos). Terán a opción de participar, do 3 ao 30 de novembro, nun concurso a través da páxina oficial (www.citroen.es). Os premios serán os gastos do carné de conducir e un curso para aprender a manexar o vehículo con seguridade. Aqueles que xa posúan o dito permiso tamén poderán participar, sendo o seu premio (amais do devandito curso de seguridade) un seguro de automóbil para condutores noveis.

O miolo do certame está en realizar un crebacabezas. Aqueles que sexan quen de finalizalo máis rápido serán agasallados cun computador portátil. Para probar sorte neste xogo haberá que entrar na ligazón: www.puzzlecitroen.com

Lexus CT 200h, o híbrido Premium

Lexus -a marca de luxo creada por Toyota- trae novidades para o mercado español no segmento C Premium, falamos do Lexus CT 200h.

O novo modelo da casa nipona achega a tecnoloxía Full Hybrid Drive de 2ª xeración: redución nas emisións (87 g CO2/km) e no consumo (3,8 litros/100 km) xunto á eficacia dun Premium de 136 cv.

A seguridade no CT 200h tamén está garantida, pois conta con: 8 *airbags*, ABS, asentos dianteiros WIL (redutor de lesións por traumatismo cervical), etc.

O equipamento deste Lexus é ben completo: toma USB, Bluetooth+control de voz, climatizador dual, lamias de aliaxe de 15", mecanismo de prendido intelixente, luces LED, entre outros elementos.

Informar de que este Lexus CT 200h posúe diversas opcións de personalización: 10 cores exteriores, 6 tapizarías a escoller, 2 paquetes de equipamento adicional (Pack Hybrid Drive+1.100 € e Pack Hybrid Plus+6.150 €), 3 *kits* de accesorios...

Así e todo, temos que salientar que este novo modelo é o único do segmento C-Premium quen de funcionar de xeito 100% eléctrico, xa que está dotado do modo EV (alén de ter os modos: Eco, Normal e Sport).

O Lexus CT 200h tamén é único en canto a vehículo Premium que se acollerá ás axudas oficiais que outorgan as CC.AA (dentro dos programas de renovación de turismos) ou ben ás axudas que ofrecen as compañías de *renting* aos vehículos coa tecnoloxía Lexus Hybrid Drive.

Por último, dicir que este coche virá con 3 anos de garantía ou 100.000 km. O Lexus CT 200h custará 28.850 euros e xa admite pedidos en toda a rede Lexus España.

O novo Golf Cabrio sairá de Osnabrück

O novo Golf Cabrio fabricarase na factoría Volkswagen de Osnabrück, será a vindeira primavera. Así llo fixo saber o Consello de Dirección da compañía a David McAllister (ministro presidente da Baixa Saxonia) durante unha visita recente á devandita planta. McAllister -que é membro do Consello de Vixilancia de Volkswagen- puido coñecer de primeira man os obxectivos deste novo centro de produción, unha factoría que conta xa cun equipo de máis de 1.000 traballadores e preto de 100 aprendices e que se beneficia da experiencia tecnolóxica da antiga Wilhelm Karmann GmbHi., na que precisamente se asenta esta nova fábrica de Volkswagen dende comezos de 2010. Durante a visita de McAllister, a dirección da firma quixo salientar a boa marcha dos obradoiros de carrozaría e montaxe do Golf Cabrio, que sairá en cuestión de meses da devandita factoría.

Golf, o prodixio segundo os seus autores

Durante o mes de setembro celebrábase na cidade de Bergisches Gladbach a 2ª edición da *Bensberg Classics*, unha interesante exposición de coches clásicos. Alí quixeron estar tres dos deseñadores máis senlleiros na historia do automóbil, falamos de: Giorgio Giugiaro, Hartmut Warkuß e Walter de Silva. Para achegármonos á figura destes persoeiros, cómpre dicir que os tres teñen algo en común, ter sido os creadores dunha icona e da súa evolución no tempo: o **Volkswagen Golf**. Como causantes do *efecto Golf*, os tres deseñadores reuníronse no encontro alemán para compartir experiencias arredor do Golf.

Giorgio Giugiaro -máximo expoñente de Italdesign- deseñou a primeira xeración do Golf, estabamos no ano 1974. O éxito axiña se puido ver, 6,78 millóns de unidades foron vendidas até 1983.

Hartmut Warkuß foi o encargado de idear a cuarta e quinta xeración do Golf, o bo resultado sentiuse nas vendas, 4,3 millóns de unidades saían das "mans" de Warkuß.

Walter da Silva, responsable da sexta xeración. Da Silva é, na actualidade, xefe de deseño do Grupo Volkswagen dende 2007 e as cifras de vendas garanten o seu triunfo.

A caza do Nissan Juke comezou

Varios Nissan Juke escaparon. Durante tres semanas, nos perfís oficiais de Nissan Juke en Facebook e Twitter poderás atopar as pistas para localizalos e cazalos mediante fotografías. Algúns están agochados por Internet e outros están dando voltas polas rúas de Madrid e de Barcelona.

Unha aplicación desenvolvida especificamente para a campaña converte os smartphones dos concursantes (iPhone e Android) en "cazajukes". Pola súa banda, os Nissan Juke están personalizados cun código QR único co que cada captura sube automaticamente o nivel de enerxía dos concursantes no seu perfil de Facebook.

Ao final do xogo, o concursante que máis enerxía consiga, levará un Nissan Juke.

Novos Polo, por partida tripla

Volkswagen decidiu centrar esforzos no Polo, o resultado foron tres visións diferentes do mesmo modelo: Polo BlueMotion, Polo GTI e Cross Polo. O Polo terá agora diferentes personalidades: unha deportiva para o GTI; unha máis urbana para o Cross e unha máis comprometida co medio ambiente para o BlueMotion.

O **BlueMotion**. Atopámonos co modelo máis ecolóxico e máis económico (3,4 litros aos 100 km) da marca. O BlueMotion equipa o dispositivo de recomendación de cambio de marcha, o Start/Stop e o de recuperación de enerxía de freada.

O **GTI**. Este deportivo conta cun motor 1.4 TSI 180 cv con cambio DSG de 7 velocidades que lle permite chegar aos 229 km/h. Cun consumo máis reducido (5,9 litros aos 100 km), o GTI traerá servodirección electrohidráulica, faros Bi-xenón, etc.

O **Cross**. Estamos perante un vehículo con carácter de monovolume e todoterreo. O Cross Polo conta con 6 propulsores a elixir, tres gasolina (entre 70 e 105 cv) e tres diésel (entre 75 e 105 cv).

Os prezos van dende os 17.000 € do Polo BlueMotion 1.2 TDI 75 cv, pasando polos 18.080 € do Cross Polo 1.2 70 cv ou os 23.500 € do Polo GTI 1.4 TSI 180 cv DSG.

Volkswagen Touareg, con novos motores

Volkswagen amplía a gama de motores para o seu Touareg. Até o de agora o devandito modelo contaba con tres propulsores (3.0 V6 TDI BlueMotion Technology de 240 cv, 3.0 V6 TSI Hybrid de 380 cv e 4.2 V8 TDI de 340 cv); arestora poderanse elixir entre dúas motorizacións máis: a 3.0 V6 TDI de 204 cv e a 3.6 V6 FSI de 280 cv, ámbalas dúas asociadas á BlueMotion Technology e a un cambio automático de 8 velocidades.

Os acabados dispoñibles para estes dous novos modelos serán: Touareg e Premium.

Imos por partes, o 3.0 V6 TDI BlueMotion Technology de 204 cv ten unhas cifras ben reducidas en canto a consumo (7,4 litros en ciclo combinado aos 100 km) e tamén en canto a emisións (195 g de CO2/km). Con este motor, o Touareg poderá chegar a unha velocidade de 240 km/h, acelerando de 0 a 100 en só 9 segundos.

A outra motorización que estrea o Touareg é a 3.6 V6 FSI BlueMotion Technology de 280 cv. Este modelo -cun consumo de 9,9 litros aos 100 km e unhas emisións de 236 g de CO2/km- é quen de chegar aos 228 km/h, acadando os 100 km/h en 7,8 segundos.

Os prezos do Volkswagen Touareg van desde os 54.280 € do 3.0 V6 TDI BlueMotion Technology Tipt.8 vel. 204 cv até os 61.330 € do 3.6 V6 FSI BlueMotion Technology Tipt.8 vel. 280 cv.

Novo Seat Alhambra

Para familias numerosas

PROBA

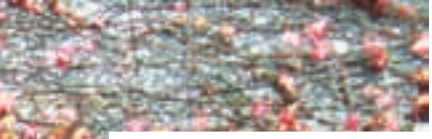
Probámolo durante unha fin de semana fría e chuviosa e, o certo, é que se moveu con soltura por unha estrada sinuosa, a que une Santiago con Negreira. Grazas ao concesionario **Compostela Motor** puidemos ter unhas boas sensacións con este vehículo familiar. Cómpre dicir que foi unha viaxe agradable a Ponte Maceira (á beira do río Tambre), unha contorna fermosa e abraiante. O detalle simpático púxoo un grupo de seis peregrinos ingleses que, na praza da Universidade de Santiago, se achegaba a nós para pedirnos cun amplo sorriso que os levaramos ao aeroporto de Lavacolla. Unha vez aclarada a situación, pedíronnos desculpas e comentaron que pensaban que se trataba dun taxi.

Tódalas unidades do Alhambra traen incorporados os sistemas de Start/Stop e Rexeneración de Enerxía

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

Probámolo durante unha fin de semana fría e chuviosa e, o certo, é que se moveu con soltura por unha estrada sinuosa, a que une Santiago con Negreira. Grazas ao concesionario **Compostela Motor** puidemos ter unhas boas sensacións con este vehículo familiar. Cómpre dicir que foi unha viaxe agradable a Ponte Maceira (á beira do río Tambre), unha contorna fermosa e abraiante. O detalle simpático púxoo un grupo de seis peregrinos ingleses que, na praza da Universidade de Santiago, se achegaba a nós para pedirnos cun amplo sorriso que os levaramos ao aeroporto de Lavacolla. Unha vez aclarada a situación, pedíronnos desculpas e comentaron que pensaban que se trataba dun taxi.

E é que o novo **Seat Alhambra** é grande, moi grande. Asemade, co paso dos anos este coche medra: a súa lonxitude estírase até os 4,85 metros (22 centímetros máis có seu antecesor) e a súa anchura aumenta até os 1,90 metros. E iso, de certo, percíbese dentro: sete amplos e cómodos asentos para toda a familia, un sinxelo acceso -grazas ás súas portas traseiras de corredeira- e moitos ocos para gardar cousas. Atopámonos compartimentos nas portas, na consola do teito, baixo os asentos dianteiros, diante dos asentos da segunda fileira e no maleteiro. O orificio da parte superior do cadro de mandos ten un volume máis que considerable, tamén o repousabrazos (situado entre os asentos dianteiros) dá acubillo a un lugar axeitado para gardar diversos obxectos.



O acceso ás prazas traseiras é moi cómodo grazas ás súas portas de corredeira

Hai que subliñar aspecto exterior do Alhambra, ben actual e agradable, cunha imaxe moderna e xuvenil. As liñas converxentes do capó, a rechamante grella co logotipo de grandes dimensións, o acentuado faldón dianteiro e o deseño de frecha do conxunto frontal, indican ás claras que este monovolume pertence á gama de modelos da marca española. É Seat polos catro costados, e iso que ten un irmán xemelgo chamado Volkswagen Sharan, ámbolos dous fabricados en Palmela (Portugal).

As xanelas laterais teñen un perfil relativamente baixo, achegando a tódolos ocupantes amplos ángulos de visibilidade e unha meirande luminosidade. A parte posterior ten uns pilotos de grandes dimensións que retoman o deseño dos faros. O ángulo de apertura do portón pode programarse para evitar que choque con teitos moi baixos. Cando o portón está completamente aberto, á altura debaixo del é de 1,85 metros, máis que abondo para a maioría das persoas. Engadir que o plano de carga do maleteiro ten unha altura de 67 centímetros, o que se traduce en comodidade.

Modulación

Pero vaiamos aos asentos. Se pregamos os da segunda fileira -da versión de 5 prazas- o Alhambra conta cun volume de 2.430 litros, o que quere dicir que a capacidade do maleteiro é de case 2,5 metros cúbicos! Encartando só os asentos da terceira fileira, disporase dunha superficie chaira de 1,3 metros de longo. Neste caso, a capacidade de carga deste Seat de 5 asentos é de 809 litros, considerando o espazo até a tapa do maleteiro, que por certo se pode enrolar. Se nun intre precisamos cargar obxectos voluminosos, os asentos da segunda e a terceira fileira pódense abater de maneira doada, podendo así agochar o que queiramos baixo o chan mediante o sistema *Easy-Fold*. Máis práctico, imposible.

HONDA
The Power of Dreams

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

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

Gama Insight desde 16.800€.

PVP recomendado en Península y Baleares para Honda Insight 1.3 i-VTEC IMA Executive, incluyendo IVA, transporte y aportación promocional del Concesionario (no compatible con el Plan 3 Honda). Exento del impuesto de matriculación. Ayuda autonómica a vehículos híbridos incluida. Consulta condiciones en la Red de Concesionarios Oficiales Honda. Toda la gama Honda al 0% TAE en operaciones hasta 15.000 € y 36 meses. Importe mínimo al contado 15%. 0%. Gastos de apertura 0%. Oferta válida hasta fin de mes para vehículos financiados a través de Honda Bank GmbH S.E. Intereses subvencionados por Honda. Consulta condiciones de mantenimiento y garantía en la Red Oficial de Concesionarios Honda y/o en www.honda.es. Consumo mixto y Emisiones CO2 para Gama Insight: 4,4-4,6 l/100 km; 101-105 g/km.

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

Novo Seat Alhambra

Para familias numerosas

PROBA

Start/Stop e Rexeneración de Enerxía

Tódalas unidades do Alhambra traen incorporados os sistemas de Start/Stop e Rexeneración de Enerxía. Imos por partes. O primeiro mecanismo -o Start/Stop- desconecta o motor cando funciona ao ralentí, se a panca de cambios se atopa en punto morto e se, amais disto, o condutor deixa de pisar o pedal de embrague. Cando o condutor volve a pisar o dito embrague, o motor ponse en funcionamento de xeito silandeiro. Con este dispositivo é posible reducir o consumo nun 4%. O mecanismo de Recuperación de Enerxía pode recuperar enerxía mediante o regulamento intelixente da tensión do alternador durante as fases de freado e desaceleración e esta enerxía recuperada acumúlase na batería. Cando se volve acelerar, a enerxía amoreada entrégase novamente á rede de a bordo. Estas dúas solucións permiten reducir o consumo e as emisións, o que nos agrada moito.

Acabados

O Alhambra preséntase en dous acabados: *Reference* (o básico) e *Style* (o tope de gama). O acabado *Reference* inclúe, entre outros elementos, 7 *airbags*, ancoraxe Isofix nos asentos dos cativos, control de estabilidade ESP, aviso da presión dos pneumáticos, función de bloqueo en portas corredeiras, ar acondicionado, espellos retrovisores exteriores con calefacción e regulables de xeito eléctrico, catro eleva xanelas eléctricos, computador de a bordo, freo de man electromecánico e indicador de temperatura exterior.

A versión *Style* achega diversos elementos: retrovisores abatibles de xeito eléctrico, lamias de aliaxe lixeira, axuste eléctrico do asento do condutor, control de velocidade, sensor de luz, sensor de chuvia, climatizador, sensores dianteiros e traseiros de aparcamento, faros anti néboa con funcións *Cornering* (acéndese o do lado cara a onde xiramos o volante) e volante multifunción.

Seat ofrece numerosos equipamentos opcionais para o Alhambra e diversos paquetes para tódalas versións: Lifestyle, Inverno, Tecnolóxico, Almacenaxe, etc.

Motorizacións

O Alhambra ofertará os motores de **gasolina TSI** de **150 cv** e **200 cv** (dispoñibles con inxección directa de combustible e turbo cargador) ou ben os modelo **diésel TDI** en versións de **140** e **170 cv**. Os TDI dispoñen tamén dun catalizador selectivo, factor que converte ao Alhambra nun dos monovolumes máis limpos. Informar que os devanditos propulsores son potentes e de suave funcionamento.

O motor TDI de 140 cv acelera de 0 a 100 quilómetros por hora en 10,9 segundos e acada unha velocidade punta de 194 km/h. O consumo medio apenas pasa de 5,5 litros aos 100 quilómetros, cun valor de CO2 de 143 gramos por quilómetro. A autonomía deste Alhambra é de arredor de 1.300 quilómetros.

O TDI de 170 cv ten un comportamento máis ben deportivo. Acelera de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos e chega a unha velocidade punta de 204 km/h. Tamén consume moi pouco, xa que en termos medios apenas precisa 5,9 litros aos 100 quilómetros.

O propulsor TSI de gasolina de 150 cv apenas require 7,2 litros aos 100 quilómetros. Acelera de 0 a 100 km/h en 10,7 segundos e fornece dunha velocidade máxima de 197 km/h. O outro propulsor máis potente (de 200 cv) será presentado a finais de ano.

PREZOS

O novo Seat Alhambra -fabricado en Portugal- xa se atopa á venda en tódolos concesionarios SEAT de Galicia cos seguintes prezos:

Gasolina	
1.4 TSI 150 cv Ecomotive Reference	30.300 €
1.4 TSI 150 cv Ecomotive Style	34.450 €

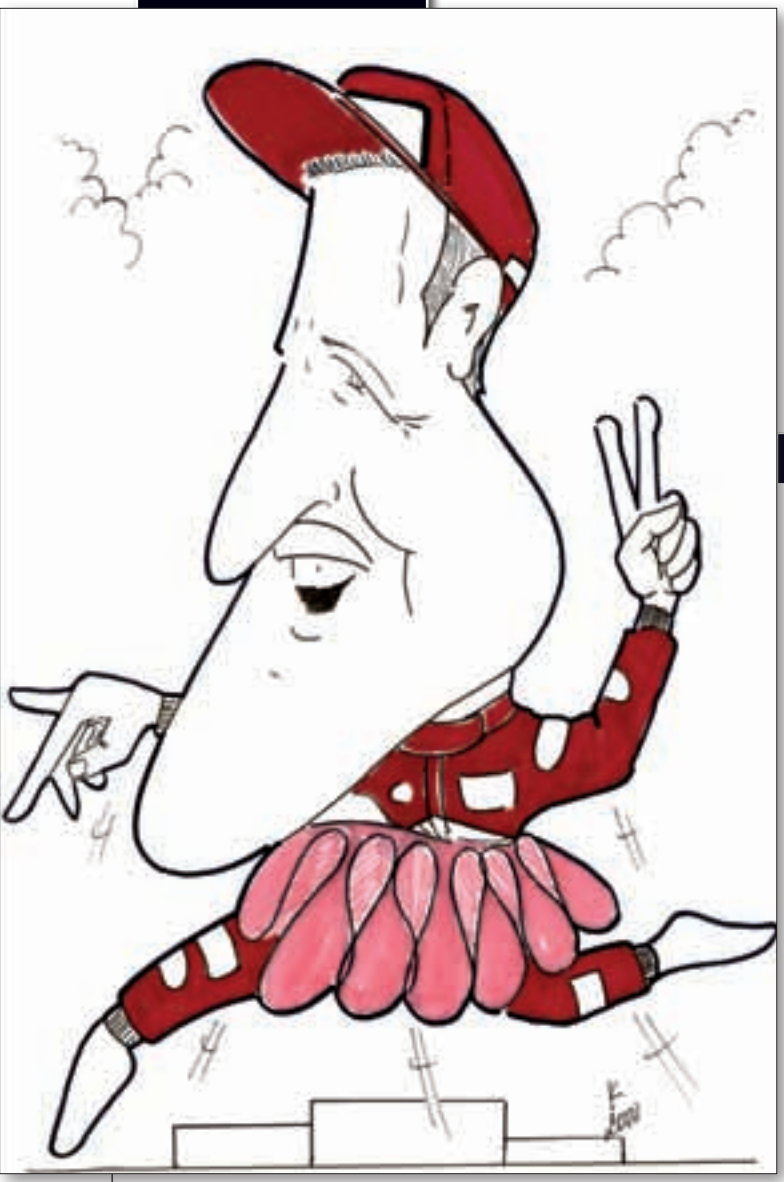
Diésel	
2.0 TDI 140 cv Ecomotive Reference	31.800 €
2.0 TDI 140 cv Ecomotive Style	35.990 €
2.0 TDI 140 cv Ecomotive Technology Style DSG	38.000€
2.0 TDI 170 cv Ecomotive Technology Style DSG	39.550 €

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing
La maquinaria más avanzada en equilibrado de discos de freno
Servicio Oficial FONOS y LUCAS

Moto Sport
Venta y Reparación
Cruce de Picaños, 3 Baixo
15.702 Santiago de Compostela
T. 981 522 454
M. 629 793 714

21 anos despois...

[2000] O cabaliño volve rebrincar. BRM, Cooper, Lotus, Brabham, March, Tyrrell rendéronse no tránsito á modernidade. Nada máis a Scuderia conservaba o perfume rancio do automobilismo enxebre, aínda que fora adornando arrastrada os aldraxantes éxitos polarizados por Williams e McLaren.



Correr no Indianapolis Motor Speedway, o autódromo en activo máis antigo do mundo, é para retirarse do ruído do mundo a revivir a experiencia e morrer tranquilo. Agora ben, organizar unha carreira para Schumacher, Ferrari e compañía no brickyard de Indiana no contexto da fórmula 1 actual soa a paletada de Bernie Ecclestone, perfecto sabedor de que o público ianqui apampa coa Nascar e vive de costas á F1, por incomprensible que resulte para a cultura europea das carreiras. Pero o caso é que por dólares non ía ser, e marcas como Ferrari ou Jaguar servían de coartada para seducir o mercado capitalista dos Estados Unidos. De estado alí, puideron pensar en facelo á americana: empezando polo resabido 'Gentlemen, start your engines' e correr a pista oval.

Misión cumprida

Lumpur basculou tamén a prol de Ferrari. A alegría manifestouse nas rúas de Maranello co campanario a todo repenicar mentres en Sepang desde mecánicos ata o presidente, don Luca, encasquetaron perrucas rubias de entroido.

Luca di Montezemolo armara unha estrutura sólida seguindo pasos lóxicos. Ó mando do estaribel pensou en Jean Todt, experimentado fóra da F1 en tramar as pezas necesarias para o triunfo e en inspirar profesionalismo. Fixaron o obxectivo no vixente bicampión do mundo de 26 anos: Michael Schumacher, sen mirar para o talonario, se non querían velo sentado nos McLaren ou Williams, podres de enchente desde 1980, xusto desde que Jody Scheckter levantara o último título para Ferrari.

Era hora de redescubrir, para quen non o coñecera, desde a erótica do cabaliño mitolóxico de Francesco Baracca ata as connotacións do número vinte e sete. Cinco anos de crecemento fixeron falta para atinguir o décimo título de pilotos e o décimo de marcas. "Cheguei a Maranello para eso. O meu traballo non acabaría ata que non lograse o título" dixo Jean Todt, pero asinaríao calquera dos artistas implicados. Italianos: Luca Cordero di Montezemolo, Paolo Martinelli, Stefano Domenicali, Mario Almondo, Ignazio Lunetta, Luca Baldisserri, Gabriele delle Colli, Luca Badoer. E non italianos: Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Nigel Stepney, Gilles Simon, Michael Schumacher, Eddie Irvine, Rubens Barrichello.

1991-1992-1993 cero vitorias Ferrari; 1994 unha; 1995 unha; 1996 tres; 1997 cinco; 1998 seis; 1999 seis; 2000 dez. Para ben ser, hai que dicilo en italiano: *risorgimento*. Suzuka coroa a Michael Schumacher como novo rei do automobilismo de máximo rango. Co título de marcas pendente de adxudicar, Kuala

Fantasía xermana, tecnoloxía italiana

Sobre fondo *rosso corsa*, así rezaba o lema rompetópicos con que se anunciaba Fiat nas revistas da época no mundo enteiro, en torno ó famoso chimpo de Michael Schumacher no podio.

Tres triunfos consecutivos para empezar e catro para concluír a temporada coroaron a Michael Schumacher como campión do mundo por terceira vez. No corazón dos ferraristas e a criterio dos especilistas estaba para ser así. Mika Häkkinen, libre de presión despois de dous campionatos consecutivos, sacou partido da fiabilidade e colleu aire aproveitando varios abandonos do Ferrari por motivos mecánicos e de Michael por motivos non mecánicos. O alemán tocou fondo no circuíto belga de Spa-Francorchamps, sobrepasado polo finlandés 68 a 74, e humillado polas formas: O McLaren número 1 dá os 321 na recta Kemmel fronte ós 315 do Ferrari número 3; Häkkinen vénlle comendo o cu a Schumacher desde a última repostaxe e na primeira arremetida en Les Combes chéganse a tocar, polo que Mika tenta dirección, freos e aleróns antes de lanzarse ó segundo intento; por diante deles circula Ricardo Zonta con volta perdida; nun pestanexo, pasan de ir a tren Zonta-Schumacher-Häkkinen a despregarse en paralelo; na mesma manobra o finlandés colle a dianteira na freada da recta, con final apoteósico a 1,1 segundos. Desde aquela aldraxe, o xenio do alemán desbocouse en Monza – Indianapolis – Suzuka – Sepang nun *sprint* final de tantas poles como vitorias.

> **Schumacher, algo cuadriculado na súa face mediática pero tremendamente eficaz executando as lúcidas estratexias de Ross Brawn**

O que de italiano tiña o Ferrari F1-2000, escasamente o 049 dez cilindros de Martinelli, tíñao de alemán Michael Schumacher, algo cuadriculado na súa face mediática pero tremendamente eficaz executando as lúcidas estratexias de Ross Brawn. Os cálculos introducidos desde o muro no robot alemán compensaron a inferioridade que en termos de afinación tecnolóxica pexaba o Ferrari en relación co MP4/15, sobresaliente no trato cos pneumáticos brandos e no peso do motor. Cronómetros, pantallas simultáneas e interfonos fixeron posible que a fantasía trocase o resultado previsible en Imola, Nurburgring, Hockenheim, Suzuka e Sepang.

Reparto e figurantes

Preguntáranlles ou non, Bernie Ecclestone e Max Mosley, egrexios da cúpula organizativa, tiñan expresado vontade de que a Ferrari lle fora ben en beneficio da marca F1. Fóra das revisións de rigor no plano da seguridade, o regulamento estívose quieto, non fora ser que alterase a liña ascendente de Ferrari, empalmado en asaltar por fin o gran momento.

O panorama comercial daba síntomas de metamorfose. Equipos creados arredor da figura de homes das carreiras corrían perigo a nada que os grandes construtores puxeran as poutas no escaparate universal da fórmula 1. Toyota, previo pagamento de taxas, e Renault, adquirindo os dereitos da Benetton, oficializan a entrada de cheo no couto exclusivo da F1 a partir do 2002. Con maior timidez, a boqueira do século XXI valeulles de escusa a fabricantes de turismos como BMW, Honda, Mercedes e Ford para irse infiltrando. Bayerische Motoren Werke motorizando os FW de Williams, Honda fornecendo de motores a British American Racing, Mercedes facéndose co 40% de TAG McLaren, e Ford Motor Company absorbendo Stewart GP baixo a etiqueta de Jaguar pintado de verde inglés.

Ó éxtase de Ferrari tamén asistiu un convidado moi especial. Ayrton Senna correu en Hockenheim, personificado no seu discípulo Rubens Barrichello. O brasileiro saía desde a posición décimo-oitava. Con pouca carga de gasolina ascende postos escentellado ata a terceira posición. Con Michael fóra de combate, Ross Brawn toma o control desde o muro. Os dous McLaren eran imbatibles ata que un espontáneo saltou á pista e o coche de seguridade reagrupou as unidades. O Ferrari sobrevivente tiña a tiro as dúas frechas de prata, cando un torbón obrigou a cambiar as rodas, menos Rubens que permanece na pista mollada con rodas lisas sen nada que perder. Ayrton Senna transmigrou durante dez voltas en Rubens Barrichello do Brasil levándoo ata a vitoria. Entre espasmos, ave-maría-purísimas, apertas e saloucos Rubinho tivo palabras para o seu anxo da garda.

Ferrari, coa perspectiva dos últimos anos, ou ganaba dunha vez ou se retiraba. Por fin ganou e ganou ben ganado, batendo os dous rivais máis fortes do mercado, os raparigos de Ron Dennis: o marido de Erja Häkkinen e o plan B David Coulthard. Verdade é que o equipo de Woking manexou torpemente as tácticas de carreira, para redención, conforto e gloria do símbolo número un da fórmula 1.

	PILOTO	AUS	BRA	RSM	GBR	ESP	EUR	MON	CAN	FRA	AUT	GER	HUN	BEL	ITA	EUA	XAP	MAL	TOTAL
1	Michael Schumacher	10	10	10	4	2 P	10	- P	10 P	- P	-	-	6 P	6	10 P	10 P	10 P	10 P	108
2	Mika Häkkinen	- P	- P	6 P	6	10	6	1	3	6	10 P	6	10	10 P	6	-	6	3	89
3	David Coulthard	-	-	4	10	6	4 P	10	-	10	6	4 P	4	3	-	2	4	6	73
4	Rubens Barrichello	6	-	3	- P	4	3	6	6	4	4	10	3	-	-	6	3	4	62
5	Ralf Schumacher	4	2	-	3	3	-	-	-	2	-	-	2	4	4	-	-	-	24

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari Marlboro	F1-2000	Ferrari	Schumacher / Barrichello	Marlboro
2	West McLaren Mercedes	MP4/15	Mercedes	Häkkinen / Coulthard	West
3	Williams BMW	FW22	BMW	Ralf Schumacher / Button	Compaq

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

Unha odisea espacial

[2001] A fórmula 1 traza unha alegoría coa célebre obra cinematográfica de Stanley Kubrick. A anos luz dos cavernícolas Alfettas de Fangio e Farina, o século XXI representa un estadio evolutivo que induce a relacionarse con seres de intelixencia artificial capaces de ser tripulados ata por un simio..

Os límites da realidade

Así falou Niki 'caraqueimada' Lauda: "Os fórmula-un actuais pódeos conducir ata un chimpancé". O poder de tecnoloxías dá en ocupar parcelas ata hai pouco tempo vinculadas ó xenio artístico do ser humano. Por culpa do control de tracción, aló van as nerviosas zagas de bólidos en celo dándo ó cu á mínima insinuación do acelerador. En nome do progreso, o futurismo exacerbado atenta contra o amor propio dos pilotos, contra a ansia de cambiar o destino, contra os que se rebelan ante a voz omnisciente da telemetría cando di 'stop'. En nome do factor humano, por favor, paren esta máquina.

Dando vía libre ó control de tracción, desbloqueouse calquera límite tecnolóxico que potenciase o protagonismo humano a favor da tiranía dos *chips*. O mecanismo deste avanzado sistema de control está programado por ordenador e actúa sobre as rodas traseiras para optimizar o agarre mecánico en condicións de adherencia crítica do eixe da tracción, como por exemplo nas freadas, no paso polas curvas e nas reaccións brutas do pedal do gas. Centos de sensores transmiten información a unha caixiña capaz de executar ordes que reaxustan en tempo real parámetros no par motor, diferencial, mapa de motor, revolucións etc. mediante complexos cálculos matemáticos.

O control de tracción xa estaba inventado desde os primeiros Williams de Adrian Newey, cargados de electrónica ata as orellas, pero fora vetado no 1994 trala declaración de guerra ós ordenadores. Disque a impotencia da FIA por controlar estes etéreos sistemas de axuda electrónica ó piloto obrigou a regularizar unha situación que de facto viña existindo a xulgar polas reclamacións de Ferrari contra as arrancadas fulgurantes dos Williams e McLaren.

Alardear de tecnoloxía é lícito. É estimulante para o escaparate da F1 e algunhas veces encaixa nos obxectivos de ben social que presta ó mundo a prol do desenvolvemento de áreas como a electrónica aplicada, consumo enerxético, deseño por ordenador, materiais novos, dinámica de fluídos, seguridade viaria etcétera Neste sentido, estar nas mans de Michael Schumacher en tempos da ultratecnoloxía é cousa boa: "Si, pilotei ó máximo, pero só ó máximo que dá o coche; ó máximo das miñas capacidades, non". Esta lectura contradí o catastrofismo de Lauda, porque admite marxe para o piloto ó mesmo tempo que consagra os fórmula-un actuais como bancos de proba universais en proveito da humanidade.

"Non son un ordenador"

Pouca susbtancia deixou o campionato. A catro carreiras do final xa tiñan dono os títulos de piloto e construtor. Por máquina, o F2001 abriu camiño dunha saga de Ferraris caracterizados por non revolucionar o mundo senón por reafirmar valores pasados actualizados ós tempos. Así, debidamente retocado na aerodinámica e provisto do control de tracción, cumpriu mellor cós seus directos rivais de McLaren-Mercedes e Williams-BMW, doentes en termos de control de calidade.

No terreo deportivo, o talante de Michael Schumacher redondeou a solidez de todos os efectivos da scuderia Ferrari. Como bo alemán, mantívose nas liñas avanzadas, concentrado ó cento por cento, e sen perder ocasión de intimidar a quen ousase levantar o pigorcio. Jacques Villeneuve, Mika Häkkinen e Juan Pablo Montoya nunca foron rivais. Só o incordiaron, se se lle pode chamar así, o peleón de seu irmán pequeno Ralf, o tenro compañeiro de equipo Rubens Barrichello e un número dous reconvertido a número un, David Coulthard.

Sinal do asoballante discurso inflixido por Schumacher foi a sensación adormentante dos moitos domingos a mediodía. O 'kaiser' non tiña contrato para armar espectáculo, e abofé que o cumpría cada vez que abría a boca: "Os alemáns no momento de traballar concentrámonos moito"; "Non son un ordenador"; "Non falo nunca de Senna porque me emociono ó dicir o seu nome"; "Non lle fun ó funeral a Senna porque hai cousas que non fago en público". Na mesma liña dos comentarios que suscitaba: Willi Weber: "Resulta difícil para el meterse demasiado en política"; Bernie Ecclestone: "Creo que se fixo unha entrevista a si mesmo e se alguén quere facerlle unha, pásalle a cinta. É moi boa persoa, pero a xente non o entende, porque non se poden achegar o suficiente a el".

> "O 'kaiser' non tiña contrato para armar espectáculo, e abofé que o cumpría cada vez que abría a boca

Hardware Byrne & Software Brawn

A Ferrari do século XXI é a Ferrari menos italianizada da historia. As mentes intelixentes e os executivos que manexan as pautas do equipo son homes do mundo das carreiras que cadraron no proxecto de revivir unha marca simbólica. Jean Todt é francés, Michael Schumacher alemán, Ross Brawn británico, Rory Byrne sudafricano e Paolo Martinelli italiano. Sobre estes cinco alicerces está construído o presente e futuro próximo do *cavallino rampante*.

Byrne, Brawn e Schumacher son un vello equipo que pon en práctica toda a súa arte. Desde os tempos de Benetton, Rory proxecta o mecanismo, Ross elabora o plan e Michael executáo, ó 33 por cento. En Ferrari non alteraron a fórmula. Rory continuou creando compoñentes mecánicos resistentes, eficaces e sen concesión á estética. E Ross proseguiu dando soporte lóxico con estratexias sagaces difíciles de contrarrestar. Unha das que lles rendeu maiores beneficios consistía en facer voltas ó límite antes de parar nos boxes e completar o último treito de carreira en primeira posición sen necesidade de cruzarse na pista cos principais rivais.

A boa química percíbese nas palabras con que se chufaban: Ross Brawn: "Hai que vincular coa súa velocidade outras dúas características esenciais: regularidade e capacidade de adaptación". Rory Byrne: "Para un enxeñeiro coma min, colaborar con Michael é unha bendición. De certo, permíteme coñecer exactamente o potencial máximo da máquina que concibimos. Abóndanlle unhas cantas voltas para encontar o límite". Ross Brawn: "As prestacións de Irvine son un reflexo máis preciso do potencial do coche. Michael ten esa capacidade de extraer sempre un pouco máis do seu vehículo".

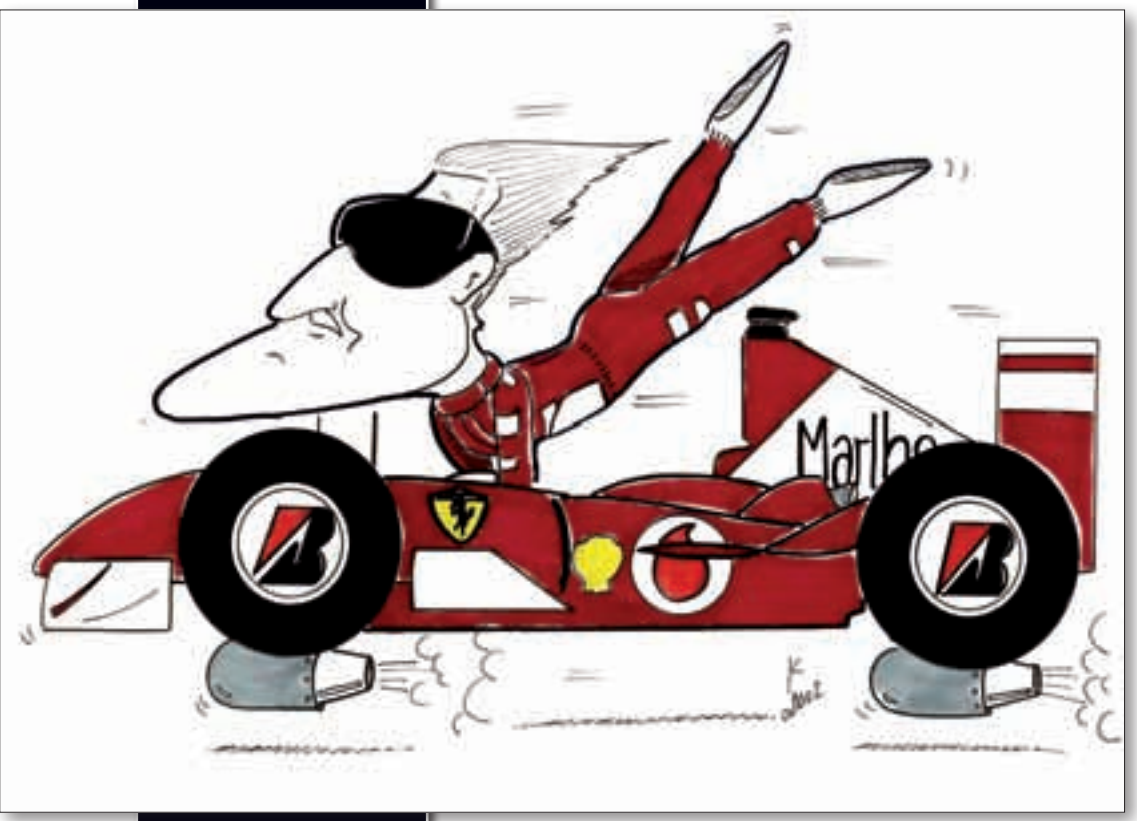
> "Rory continuou creando compoñentes mecánicos resistentes, eficaces e sen concesión á estética

	PILOTO	AUS	MAL	BRA	RSM	ESP	AUT	MON	CAN	EUR	FRA	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	EUA	XAP	TOTAL
1	Michael Schumacher	10 P	10 P	6 P	-	10 P	6 P	10	6 P	10 P	10	6 P	-	10 P	10	3	6 P	10 P	123
2	David Coulthard	6	4	10	6 P	2	10	2 P	-	4	3	-	-	4	6	-	4	4	65
3	Rubens Barrichello	4	6	-	4	-	4	6	-	2	4	4	6	6	2	6	-	2	56
4	Ralf Schumacher	-	2	-	10	-	-	-	10	3	6 P	-	10	3	-	4	-	1	49
5	Mika Häkkinen	-	1	-	3	-	-	-	4	1	-	10	-	2	3	-	10	3	37

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Scuderia Ferrari Marlboro	F2001	Ferrari	Schumacher / Barrichello	Marlboro
2	West McLaren Mercedes	MP4/16	Mercedes	Coulthard / Häkkinen	West
3	Williams BMW	FW23	BMW	R. Schumacher / Montoya	Compaq

Ferrrrrari

[2002] O mito da marca italiana vai a máis, aínda e con toda a que armaron na meta de Austria. Froito da empatía entre Byrne, Brawn e Schumi, o elegante F2002 será comparado co mellor coche de todos os tempos. No ambiente ósmase unha mutación globalizante en prexuízo dos equipos independentes.



Dezasete podios en dezasete carreiras, once delas como número un, aforran comentarios en torno á lenda crecente de Michael Schumacher. Ante a retirada de Häkkinen e as actitudes amigables do seu *sherpa* Barrichello, do educado Coulthard e do seu irmán pequeno Ralf Schumacher, ninguén máis que Juan Pablo Montoya podía asediar o trono do alemán. Tanto é así que a alturas de Magny-Cours, faltando seis corridas para o final, Schumi empata a títulos con Fangio. Pero as súas facultades naturais para neutralizar na pista os principais oponentes non desmerecen o seu labor ó lado do *staff* técnico, que lle fabricou un bólido Ferrari á medida.

Bridgestones Ferrari

O Ferrari do 2002 representa a cúspide na fase evolutiva dos Ferrari de grand prix. Denominado F2002, sintetiza solucións vangardistas coa consistencia dun produto con tolerancia cero nos controis de calidade. De diante a atrás, percíbese unha plena integración dos brazos da dirección cos elementos internos da suspensión frontal. Revisar o reparto de masas recomendou adiantar uns centímetros a posición do piloto e en consecuencia ganar en capacidade de depósito. Acomodar os radiadores nun espacio ínfimo reformulou un contorno máis abaixado dos pontóns. A suspensión traseira, de nova factura, quedou illada dos efectos térmicos mercé ó implante de escapes superiores con forma de periscopio. A caixa de cambios nova co cárter fundido en titanio foi compactada nunha soa peza. Se acaso, o departamento de Paolo Martinelli quedouse curto en potencia ó lado dos propulsores BMW, que en Monza topearon nas 19.000 revolucións.

Por encima destas excelencias, o plus da *macchina rossa* residía nun todo en que os seus sistemas integrantes traballaban de xeito solidario: unha estrutura no sentido saussuriano do termo. Era un referente en telemetría bidireccional, en electrónica antipatinaxe e en eficacia aerodinámica. E non tiña parangón en agarre mecánico, porque "o factor pneumáticos tense en conta desde os bocetos iniciais do coche", revela Jean Todt. O F2002 era de sobresaliente, e de matrícula de honra desde que tiña os *bridgestones* montados.

> "unha estrutura no sentido saussuriano do termo

» Entroidada

2002 levaba camiño de renovar o monodiscurso 2000 e 2001 de color ferrari. Os propios antiferraristas recoñecían que despois de vinte anos fora sendo tempo de que Maranello revivira, pero o ritmo de títulos empezáballes a repugnar. Como en toda decadencia imperial, chegou o día: Grosser A1 Preis von Österreich.

Rubens Barrichello, segundo piloto da Scuderia, abaixouse a levantar o pé do acelerador xusto na liña de meta poñéndolle en bandexa o triunfo a don Michael, presuntamente por consigna do equipo a través da radio. O vergonzoso incidente foi repudiado de inmediato pola opinión pública e parte do *paddock*: "Ferrari ten culpa de tomar por imbéciles ós espectadores", Flavio Briatore; "O que se produciu estaba no contrato de Barrichello", David Coulthard; "Xa sabedes o que penso de Ferrari e de Michael Schumacher. Nada me sorprende desa xente. Barrichello asinou un contrato de dous anos e agora está forzado a vivir con eso o tempo que lle queda en Ferrari", Jacques Villeneuve. Houbo quen temperou, como Gerhard Berger: "Eu ganei un grand prix coma este o 20 de outubro do 1991 en Suzuka. Senna ofreceume a vitoria *in extremis*. Coma un regalo. El xa era campión do mundo". O podio e a sala de prensa tampouco se libraron do esperpento por máis que Michael matizase: "Sopesei a posibilidade, tras ser previdо, de desobedecer e deixar que ganase Rubens. Cando el afrouxou a marcha, tamén o fixen eu, pero el freou e acabei adiantándolle sen ter tempo para pensar. Todo foi moi rápido. Agora, cando estás tranquilamente sentado, tés tempo de filosofar. Pero non cando estás no coche. Se fora posible, iría atrás no tempo e daríalle volta ó resultado. Pero xa é demasiado tarde".

Sobre Ferrari recaen sospeitas desta caste desde sempre. Así como McLaren fomentou historicamente a rivalidade directa entre os seus pilotos, nomeadamente nos tempos de Lauda-Prost e Senna-Prost, o ADN de Ferrari establece xerarquía entre piloto A e piloto B. Fala a historia: Phil Hill para Mike Hawthorn no 1958; Lorenzo Bandini para John Surtees no 1964; Gilles Villeneuve para Jody Scheckter no 1979; Didier Pironi para Gilles Villeneuve no 1982.

É verdade que Rubens vulnerou principios de ética, gremialismo e dignidade persoal coa abnegada profesión de piloto. Ora ben, a ollos da empresa a quen estaba vinculado por contrato, o brasileiro cumpriu coma un cabaleiro con estes valores, os cales non están tan ben vistos en xeral. Pero o olor a chamusco non parou de atufar no treito final do campionato, porque o campión do mundo sobreinterpretou o seu agradecemento escoltando a menos de un segundo os triunfos de Barrichello en Hungaroring, Monza e Indianapolis.

» Clios e Corollas

No ámbito da fórmula 1 empezaron a ter os días contados os catro románticos independentes que ata agora mantiñan as distancias cos grandes fabricantes de automóbiles. Tyrrell Racing, Stewart Grand Prix e Benetton Formula son ex-equipos, Orange Arrows leva camiño de acabar desaparecendo coma Prost Grand Prix, mentres Paul Stoddart terma malamente do modesto imperio Minardi Team. No marco globalizante da sociedade moderna, poden ir rezando Eddie Jordan (Jordan Grand Prix), Peter Sauber (Sauber Motorsport) e David Richards (British American Racing) para que non os leve por diante o desembarco das grandes factorías automobilísticas mundiais. Algunhas multinacionais do motor descubriron a estas alturas que investir en connotacións positivas como a fórmula 1 arrastra beneficios ó mesmo tempo que serve de escaparate incomparable para promocionar os turismos convencionais.

Fabricando chasis e motor, víronlle negocio Toyota Motorsport e Renault F1. Tamén a casa Ford, subministradora de motores por tradición, mete o fociño baixo a librea de Jaguar Racing. As prestixiosas Mercedes e BMW mantéñense na discreción arrimadas a Ron Dennis e Frank Williams, pero tanto McLaren International como Williams F1, por historia e por recursos, parecen as escuderías mellor armadas para combater os efectos capitalistas das grandes marcas. Con parte dos equipos a medio engulir por macroorganizacións internacionais, **o xogo-deporte da F1 adquire tinturas de negocio que anuncian o ocaso da cultura artesanal**. Faltoulles tempo ós principais fabricantes (Fiat, BMW, Daimler Chrysler, Ford e Renault) para organizarse e idearen un certame paralelo para o 2008, o GPWC (Grand Prix World Championship), como medida de presión para reclamar maiores beneficios có exiguo 47% dos dereitos de televisión (o restante 53% vai para a conta corrente de Ecclestone), a repartir entre todos os equipos.

Pero non só de Clios e Corollas se lucra a fórmula 1. Prazas como China, Bahrein e Estados Unidos son vitais na expansión comercial dos deportivos de Ferrari, unha marca *sui generis* que combina exclusividade cun fondo arraigo popular. Esto ten un prezo que asume Fiat (90% de Ferrari) xunto cos anunciantes e principais fornecedores: tabacos Marlboro con 66 millóns de euros ó ano, teléfonos Vodafone (40), carburantes e lubricantes Shell (30), rodas Bridgestone (8), electrónica Magnetti-Marelli (5), microprocesadores AMD (4), Fila, Alenia, SKF, Brembo, Mahle, Agusta.

	PILOTO	AUS	MAL	BRA	RSM	ESP	AUT	MON	CAN	EUR	GBR	FRA	GER	HUN	BEL	ITA	EUA	XAP	TOTAL
1	Michael Schumacher	10	4 P	10	10 P	10 P	10	6	10	6	10	10	10 P	6	10 P	6	6 P	10 P	144
2	Rubens Barrichello	- P	-	-	6	-	6 P	-	4	10	6	-	3	10 P	6	10	10	6	77
3	Juan Pablo Montoya	6	6	2 P	3	6	4	- P	- P	- P	4 P	3 P	6	-	4	- P	3	3	50
4	Ralf Schumacher	-	10	6	4	-	3	4	-	3	-	2	4	4	2	-	-	-	42
5	David Coulthard	-	-	4	1	4	1	10	6	-	-	4	2	2	3	-	4	-	41

	CONSTRUTOR	MODELO	MOTOR	PILOTOS	PATROCINADOR
1	Ferrari	F2002	Ferrari	Schumacher / Barrichello	Marlboro
2	Williams BMW	FW24	BMW	Montoya / Ralf Schum.	Compaq
3	West McLaren Mercedes	MP4/17	Mercedes	Coulthard / Räikkonen	West

Máis do mesmo

[2003] Avivar a competencia e recuperar o espectáculo aforrando cartos a un tempo. Basicamente nesto consistía o reto que trazou Max Mosley, o mandamáis da federación, cun decálogo de cambios nos regulamentos. Na pista, unha xeración nova crea expectativas ante o dúo infalible Schumacher-Ferrari.

Ata sete himnos diferentes honraron ós vencedores en carreiras de gran premio. Giancarlo Fisichella (Jordan) en Interlagos e Fernando Alonso (Renault) en Hungaroring filtráronse no clube selecto dos triunfadores: Ferrari (Michael / Rubens), Williams (Ralf / Juan Pablo) e McLaren (David / Kimi). Non se sabe ben se froito dos cambios regulamentarios operados, os premios estiveron moi repartidos. De certo, a marcha triunfal de Ferrari atrancou nas tres primeiras carreiras cando o coche novo aínda non estaba listo. Ante semellante estímulo, o arquicampión Michael Schumacher reaccionou encadeando vitorias e podios arreo.

O pisón alemán volveu ser campión do mundo por cuarto ano consecutivo e converteuse en hexacampión. Pero cambiaran as formas, porque os Williams déronlle guerra todo o ano e ata a derradeira corrida non se deu imposto a Kimi Räikkönen, cunha marxe esquiva de dous puntos. Con este subcampionato o loiro finlandés enterrou o futuro de varios pilotos resignados á mentalidade asoballante de Michael.

FIA plan

O decaemento de interese pola fórmula 1 que reflectían os medidores de audiencias por un lado e a constante precariedade dos equipos máis débiles por outro instaron a federación de automobilismo a facer algo por inverter a tendencia. Impoñíase combater a perda de engado, rebaixar gastos e igualar as forzas, xa non por ganar sempre Ferrari senón pola maneira de facelo. Un primeiro bloque de medidas afectou o regulamento técnico, concretado esencialmente no novo concepto de parque pechado, unicamente dous compostos de pneumáticos de seco para cada equipo, telemetría unidireccional auto-ordenador e eliminación de sistemas automáticos, como o *launch-control* de saída e a caixa de marchas totalmente automática, mentres que o control de tracción quedaba en suspenso de momento por interferir seriamente na morfoloxía de motores e cambios.

Completan o feixe de cambios normativos anti-Ferrari un conxunto de revisións do regulamento deportivo. As medidas máis chamativas son a redución a dez días ó ano de ensaios privados, unha escala de puntos nova que penaliza o valor da vitoria, desbótase o coche de reserva, censúrase as consignas de equipo obrigando a deixar abertas as frecuencias de comunicación, e por último revoluciona a sesión cronometrada dos sábados.

As conclusións tiradas do plan son positivas. Nas tres primeiras carreiras non ganan Ferraris, en 16 probas vencen ata oito pilotos e cinco marcas diferentes, e os campionatos de pilotos e marcas decídense na carreira de clausura en Suzuka. O novidoso formato de cualificación deu coas algunhas claves para popularizar as carreiras de F1, xa que tanto o espectador de circuíto como o de televisión comprende a secuencia de pasadas e identifica coches e pilotos sen esforzo, como nos rallyes. Ademais, é máis democrático cos modestos, condénsase a arte dos pilotos, castiga duramente os erros, ponse a proba o tempero de ser centro de todas as miradas e créase tensión dramática.

O terceiro elemento

Motor e aerodinámica non o son todo na complexa arquitectura dun fórmula-un. Á vista está que as rodas constitúen o elemento básico que transmite a forza da máquina á pista, ó mesmo tempo que exercen como primeiro filtro no sistema da suspensión. A construción da carcasa que lles dá forma e o composto da goma son vitais á hora de que a cuberta reaccione convenientemente ó deseño das xeometrías de suspensión, á dureza da barra estabilizadora, á cantidade de diferencial e á sensibilidade do control de tracción. Nin hai que dicir que os pneumáticos soportan forzas de presión vertical en torno ós 1.500 kg, impactos brutais contra os vibradores, temperaturas superiores ós 100º e formas de conducir para todos os gustos.

Mediada a temporada salta a polémica cando Michelin lle deixa caer á FIA que os xaponeses poderían estar utilizando compostos de cubertas distintas nos trens dianteiro e traseiro (ilegal) a xulgar pola forma redondeada dos ombros e a estreita superficie de contacto nos pneumáticos dianteiros. Ata que o asunto se resolveu, confundía a dobre linguaxe entre anchura máxima no flanco e área de contacto máxima. Mentres Michelin aproveitaba os 270 mm de ancho máximo como banda de rodadura, Bridgestone recortaba os ombros en beneficio da aerodinámica e da degradación lateral (*graining*).

Ó lado das rodas, os coches deron pouco que falar. Imitando a sinerxia Bridgestone-Ferrari, o fabricante francés Michelin adaptouse coma un guante ós chasis Williams FW25 e Renault R23, fortemente penalizado pola baixa potencia do motor. Pola súa banda, a sempre competitiva McLaren evolucionou o coche vello mentres atendía o proxecto do MP4/18, un proxecto demasiado radical que apuraba os límites en cada ángulo pero que se estancou nos test de seguridade. E como era de prever, Ferrari desenfunda o F2003 GA, unha arma que a dicir do proxectista Rory Byrne "coma sempre, o noso obxectivo é facer un coche máis lixeiro e máis ríxido, e corrixir os erros do seu predecesor".

> "Confundía a dobre linguaxe entre anchura máxima no flanco e área de contacto máxima

Alí empezou todo

A cada paso Fernando Alonso superou as expectativas máis optimistas. Cronoloxicamente en Australia dá un recital de adiantamentos sobre piso entremollado. En Malaisia marca a pole e consegue un valioso podio con febre e todo. No Brasil repite podio a pesar de accidentarse. En Canadá obtén volta rápida. E en Hungaroring, o 24 de agosto, gana o primeiro gran premio con 22 anos e 26 días, o seu terceiro récord de xuventude.

No curso do campionato Alonso viuse involucrado en incidentes que poñen de manifesto a estreita fronteira entre o simpático rapaz con boas maneiras e a ameaza dos postos de privilexio. En Nürburgring o asedio de David Coulthard pola cuarta posición sáelle cara ante a brava defensa do Renault número 8, con artimañas típicas do karting segundo Coulthard. De camiño ó sexto título, Michael Schumacher faille pisar o prado de Silverstone a 290 quilómetros por hora. Por último, parte da exhibición triunfal en Hungría incluíu dobrar o superFerrari do *kaiser* Michael Schumacher. Proba superada.

Natural dunha cidade de provincias afastada dos influentes círculos automobilistas de fala catalana, con 21 aniños irrompe na futboleira España Fernando Alonso Díaz, piloto de carreiras. Por xuventude e forma de ser convértese enseguida nun fenómeno mediático cun atractivo singular para nenos, raparigas e iniciados no automobilismo. Nin Carlos Sainz nin Sito Pons deran levantado o público da maneira. Alfonso de Portago, Emilio de Villota e Pedro de la Rosa, entre outros, chegaran a espreguizar certa atención ante a fórmula 1, pero España tampouco tiña desenvolvido historicamente unha cultura automobilística ó nivel de Italia, Francia, Gran Bretaña, Estados Unidos e mesmo Portugal.

Entre que o réxime político franquista tiraba para tras e que España estaba fóra do mapa dos fabricantes de turismos, os cincuenta anos de fórmula 1 vivíronse en xeral de costas a esta competición. E costaba imaxinar que a pobre tradición española dese atopado unha regandixa no mundo inasequible de Ferrari, Mónaco, Ecclestone... Coma o motociclista zamorano Ángel Nieto, un bo día o talento puro xorde de casualidade no sitio menos pensado. Do medio da nada, puxeran en pé ós mexicanos Ricardo e Pedro Rodríguez, Jacky Ickx ós belgas, Clay Regazzoni ós suízos, Ronnie Peterson ós suecos e Gilles Villeneuve ós canadianos. E Fernando Alonso ós asturianos.

	PILOTO	AUS	MAL	BRA	RSM	ESP	AUT	MON	CAN	EUR	FRA	GBR	GER	HUN	ITA	EUA	XAP	TOTAL
1	Michael Schumacher	5 P	3	-	10 P	10 P	10 P	6	10	4	6	5	2	1	10 P	10	1	93
2	Kimi Räikkonen	6	10	8	8	-	8	8	3	- P	5	6	-	8	5	8 P	8	91
3	Juan Pablo Montoya	8	-	-	2	5	-	10	6	8	8	8	10 P	6	8	3	-	82
4	Rubens Barrichello	-	8	- P	6	6	6	1	4	6	2	10 P	-	-	6	-	10 P	65
5	Ralf Schumacher	1	5	2	5	4	3	5 P	8 P	10	10 P	-	-	5	-	-	-	58

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

Ford Focus C-Max First Edition

O coche fantástico?

PROBA

Durante uns días probamos o novo **Ford Focus C-Max**, máis polo miúdo unha unidade xentilmente cedida polo concesionario **Gonzacar** de Santiago de Compostela e correspondente á serie limitada "First Edition".

■ LUIS PENIDO | TEXTO E FOROS

A devandita serie responde a unha campaña comercial da marca Ford que -polo prezo dunha unidade básica (Trend)- achega un amplo equipamento, seguindo as preferencias amosadas previamente mediante votación na Internet.

Así pois, o resultado é unha relación prezo/equipamento abraiante que inclúe sen sobreprezo: a terceira fileira de asentos, os faros Bixenón, climatizador bizonal, asistente de arrinque en pendentes, *Cruise control*, lamias de 17 polgadas… e un impresionante asistente de aparcamento automático. De certo, paga a pena desprazarse até o concesionario da marca Ford e solicitar a proba dun vehículo que equipe este mecanismo, xa que resulta asombroso sentarse aos mandos dun vehículo que case aparca só. Cando activamos o asistente de aparcamento, este comeza a buscar un posible oco (desestimando todos aqueles insuficientemente amplos) pero aceptando algún no que semellaría non caber o C-Max.

Seguimos as indicacións do dispositivo segundo informa unha pantalla no cadro de mandos. Non fai falla que toquemos o volante, abonda con introducir a primeira ou a marcha atrás cando nos indique o coche (segundo sexa o espazo dispoñible: aparcará nunha ou en varias manobras) e xa está, apárcase só. É difícil definilo en palabras pero ver como o volante xira só, a un lado e a outro, moi rápido e sen erros de cálculo, só ten unha definición: incrible. Mesmo semella que estamos dentro do *coche fantástico*.

Dende un punto de vista mecánico, a unidade probada equipaba un moderno motor turbodiésel 1.6 litros e 115 cabalos cun bo rendemento xeral, aínda que algo preguiceiro a baixas revolucións. Apóiase nunha caixa de cambios de seis relacións, ben graduada e que permi-

DESGUACE ECOLÓXICO
Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHICULOS
www.trameve.com
Vía La Cierva, 90. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela • A Coruña
GRUPO COGAMI
TÜV
- Venda de Recambios de Ocasión para o automóbil Garantidos
- Recollida de Baixas e Sinistros
- Servizo privado de Grúa
Tel.: 981 554 707
607 273 660
Fax: 981 554 153
E-mail:tratamiento@cogami.es

Ford Focus C-Ma

O coche fantástico?

PROBA

> *O C-Max ten un equipamento completo cun prezo competitivo. A mellor relación equipamento/prezo está na serie "First Edition".*

te boas prestacións e moi baixos consumos de combustible. Unha mecánica razoable dadas as limitacións de velocidade que rexen arestora e axeitadas a un uso cotián dun vehículo familiar como un Ford Focus C- Max.

Tamén existe a alternativa mecánica máis potente do 2.0 TDCi (tamén turbodiésel pero de 2 litros de cilindrada) ou o 1.6 Ecoboost (1.6 litros de gasolina turboalimentado). Por suposto, tamén a opción do moderno cambio automático Powershift de dobre embrague que recentemente probamos no Mondeo e que consideramos moi recomendable.

O tacto dos mandos de condución é moi confortable e o nivel de refinamento de todo o coche en xeral é moi alto, como xa ben sendo habitual nos produtos da marca.

Para os que precisen máis espazo interior, tamén se comercializa o Ford Focus Grand C-Max, que conta con sete prazas para os ocupantes.

Se atendemos á vertente dinámica deste modelo, cómpre dicir que a súa condución é moi suave e dócil, cun alto grao de comodidade e un conxunto de: freos, dirección e suspensións moi equilibrado. De xeito que, mesmo a altas velocidades inspira moita confianza e seguridade.

En resumo: un vehículo moi equipado, moderno, versátil e ben recomendable. Salientar o asistente de aparcamento (que resulta moi práctico) e proba disto é que – ao remate da proba do Focus C-Max- botámolo en falta no noso vehículo.

Próbeno e xa nos contarán.

ax First Edition

Como equipamento de serie os C-Max dispoñen de: ESP, múltiples airbags, dirección asistida, computador de viaxe, eleva xanelas eléctricos, peche centralizado con mando e asentos regulables.

Datos a ter en conta

- 3ª fileira de asentos
- Faros Bi-xenón
- Limpa parabrisas automático con sensor de chuvia
- Asistente de aparcamento automático
- Climatizador bizona
- Bluetooth + conector USB
- Radio CD
- Asistente para arrinque en pendentes (HLA)
- Control de cruceiro
- Botón de prendido/parada
- Retrovisores Termoeléctricos
- Lamias de 17"
- Sistema de aviso de presión de pneumáticos (DDS)
- Auto acendido de luces

Medo ao volante

Quero conducir! Da ansiedade á fobia na condución

O pasado 3 de novembro tiña lugar en Madrid a 9ª Xornada de Reflexión de Attitudes, o eixo do encontro xiraba arredor do epígrafe: *Quero conducir! Da ansiedade á fobia na condución*. Dito certame é froito do estudo realizado por Attitudes e a Universidade Autónoma de Barcelona, centrándose o ensaio nas conclusións tiradas a partir do traballo *A ansiedade e a súa influencia nos condutores españois*. Cómpre dicir que Attitudes é o Programa de Responsabilidade Social Corporativa de Audi (en activo desde o ano 2000), que nace coa vontade de espallar a educación viaria e a protección do medio ambiente.

■ FERNANDO CUADRADO | Texto
■ AUDI PRESS | Fotos

Así, a Xornada de Reflexión de Attitudes centrouse na investigación do comportamento das persoas con carné de conducir e como, nalgunhas ocasións, a angustia pode levar ao abandono do acto de conducir. Outros aspectos tratados no encontro foron: os hábitos ao volante do condutor ou ex condutor, expectativas e posturas perante o tráfico, dificultades e temores na estrada, xeitos de vencer a inquietude e a amaxofobia (medo a conducir), etc.

Asemade, no acto houbo lugar para persoeiros da sona de Eduard Punset (escritor e científico catalán) que fixo unha exposición polo miúdo das fronteiras emocionais -neste caso a ansiedade- estado máis común e universal segundo a súa opinión.

Logo dun estudo pormenorizado, as conclusións chegaron: en España máis da metade dos condutores experimentan certo pánico ao volante dun vehículo, o 22% un grao considerable e o 4% un grao maior (amaxofobia). En canto a sexos, o ensaio deu como resultado que son as mulleres as que posúen un maior índice de angustia ao manexar un automóbil (1 de cada 4 mulleres sofre ansiedade fronte a 1 de cada 5 homes). Tamén é verdade que no caso da muller hai outros motivos independentes á ansiedade, é o caso do patrón ou tópico social do home como condutor.

Se atendemos á ocupación, as amas de casa (32%) e os estudantes (27%) son os que acadan a maior porcentaxe de medo a conducir.

> **Galicia sitúase no primeiro lugar (33% persoas con temor a conducir), séguelle Aragón (28%), Euskadi (26%) e Andalucía (24%)**

Unha consecuencia clara deste ensaio foi a relación evidente entre a frecuencia de condución e a ansiedade ao conducir. Isto é, as persoas que non conducen nunca (ou case nunca) teñen máis ansiedade ao conducir fronte aos que conducen decote.

Con todo, hai que informar de que un 18% dos que conducen a cotío tamén senten congoxa ao volante. Outro aspecto relacionado coa frecuencia de conducir é a experiencia, concluíuse: cantos máis anos de carné menos ansiedade. Emporiso, de certo deduciuse que as vivencias sentidas ao longo do primeiro ano (inseguridade, inquietude....) son decisivas para o futuro como condutor.

A ansiedade é o problema, cales son as situacións nas que aparece esta sensación de angustia? Atopamos a resposta na condución perigosa de outros condutores, nas condicións climatolóxicas adversas, no tráfico denso, conducir nas grandes cidades, entre outras causas.

Alén disto, hai que facer mención da existencia de casos de abandono da condución de maneira definitiva por mor da angustia. A porcentaxe neste colectivo é do 19% de persoas que renunciaron a coller o coche por motivos psicolóxicos (fobia).

Por último, faremos unha relación entre comunidades autónomas e ansiedade ao volante. Galicia sitúase no primeiro lugar (33% persoas con temor a conducir), séguelle Aragón (28%), Euskadi (26%) e Andalucía (24%). No senso oposto, Asturies e Cantabria posúen o menor índice de persoas con ansia ao conducir (12%), detrás están Castela-León e a Comunitat Valenciana.

Gales Rali GB

Xevi Pons, campión do mundo de Ralis S-WRC

Os pilotos do equipo Nupel Global Racing, Xevi Pons e Álex Haro (Ford Fiesta S2000), veñen de proclamarse campións do mundo de Ralis S-WRC logo de rematar en terceira posición desta categoría no Gales Rali GB, seguidos do noruegués Andreas Mikkelsen (Škoda) e do irlandés Craig Breen (Ford Fiesta S2000). A terceira e derradeira xornada da proba galesa viña revestida de toda a emoción que se agardaba dela, en especial pola dura loita que se prevía entre os dous primeiros da xeral desta carreira: o citado Mikkelsen e Jari Ketomaa. Este último atacaba moi forte na especial que abría o día, pero a uns 22 km da saída íase fóra de pista e perdía todas as súas opcións. De súpeto, a carreira daba un grande e definitivo xiro. A partir dese intre, Pons só tiña que ocuparse de conducir até a meta, finalizando terceiro e sumando puntos abondos para facerse co título mundial de pilotos.

O piloto Xevi Pons declaraba: "O día fíxoseme ben longo -infinito!- pero acadamos o título mundial que era o noso grande obxectivo ao longo de toda a tempada. É unha sensación incrible, esta é a miña quinta tempada facendo un mundial enteiro e rematar sendo campión do mundo é algo que non se pode explicar. As miñas primeiras palabras son de agradecemento: á familia e a todos os que me apoiaron, dun xeito moi especial a Jorge Dorribo, a Luís Moya e a todo o equipo Nupel Global Racing. Sufrimos moito pero entre todos conseguímolo".

Pola súa banda, Luís Moya -*manager* do Nupel Global Racing- engadía: "É un orgullo, así de claro, gañamos a primeira edición do mundial Súper 2000 e isto non no-lo quita ninguén. Que un equipo con patrocinadores galegos e españois veña de acadar un título mundial (liderando desde a primeira carreira) é algo moi grande, histórico".

www.grupobrea.com

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

GRACIAS A LA INNOVADORA TECNOLOGÍA DEL MOTOR DEL AÑO MULTIAIR Y START&STOP.

BIG IDEAS HUMAN SIZE

GAMA PUNTO DESDE 8.450€ O POR 110€/MES

GAMA BRAVO DESDE 11.450€ O POR 150€/MES

fiat.es

Consumo mixto l/100km / Emisiones de CO_2: Gama Punto: de 115 a 149 / de 4,2 a 6,3. Gama Bravo: de 119 a 149 / de 4,5 a 6,3.

BREACAR Rúa do Cruceiro,99 - A Pulleira - Tel. 981 93 54 10 - Santiago de Compostela. **Nuevo Concesionario Oficial Fiat Professional.**

Campionato de Portugal de ralis

Bernardo Sousa, o campión máis novo

O asfalto da turística Algarve porá este mes o epílogo ao Campionato portugués de ralis, que xa chegara á rexión do sur decidido no que atinxe ao título absoluto. Antes foron -entre outros- pilotos como: Moutinho, Santos, Amaral, Adruzilo Lopes, Campos, Araújo, Magalhães. Agora foi a quenda do madeirense Bernardo Sousa, que dende a cita de Mortágua é o laureado máis novo dos ralis lusos.

Título no portugués de ralis para o novo Bernardo Sousa

Campos volveu á senda das vitorias co S2000 do equipo Nupel

O 207 de Vítor Pascoal non puido co Fiesta vencedor

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Alternando un programa dobre -campionato do seu país e Mundial SWRC- Sousa dispuxo dun Ford Fiesta S2000 co que venceu nos encontros de Torrie e Serras de Fafe, obtendo a primeira praza entre os portugueses nas posteriores carreiras de corte internacional, é dicir: Portugal, Açores e Madeira. Un abandono no Centro de Portugal obrigouno a precisar resultados (nas dúas mangas finais) sendo abondo co segundo lugar acadado no rali de Mortágua para obter o título do 2010.

O principal rival de Sousa foi o piloto de Amarante -Vítor Pascoal- que chegou con opcións á penúltima manga do ano. Emporiso, o piloto do 207 S2000 non foi quen de diminuír a vantaxe do madeirense (tendo que conformarse con ser segundo), sen ningunha vitoria parcial no seu haber, aínda que si diversos postos de honra.

Asemade, puideron gozar das meles de triunfos parciais dous senlleiros *volantistas* do país veciño. Por unha banda José Pedro Fontes -que impuxo o seu Porsche 997 no Centro de Portugal- feito que supuxo o primeiro éxito dun vehículo GT nun rali portugués. E pola outra banda, o veterano Miguel Campos -outrora campión absoluto con Peugeot- que recorreu aos servizos do Fiesta pertencente ao equipo galego Nupel, co que venceu en Mortágua.

Fontes fixo historia co seu Porsche GT

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

Lexus desenvolve o maior simulador do mundo

■ REDACCIÓN | TEXTO E FOTOS

O centro de I+D de Lexus en Higashifuji, Xapón, alberga o simulador de condución máis avanzado xamais construído. Con forma de cúpula e dunhas dimensións de 4,57 metros de alto x 6,1 metros de largo, este simulador de Lexus está montado sobre uns raís motorizados que permiten movementos laterais e verticais en todos os ángulos posibles, de ata 360 graos.

Debido á magnitude do simulador, este tivo que ser construído dentro dun hangar do tamaño dun campo de futbol.

Dentro da cúpula hai unha carrozaría completa dun Lexus LS con todos os seus elementos en funcionamento agás as rodas, que son substituídas por 3 eixes multidireccionais.

Pola súa banda, todo o medio que rodea o vehículo deseñouse virtualmente con tráfico intelixente (situacións inesperadas non programadas na condución).

Esta situación de tráfico real permite ao condutor virtual poder experimentar todo tipo de escenarios de condución inclusa accidentes pero de forma totalmente segura e pola súa parte permite analizar todos os comportamentos do condutor antes do impacto.

O simulador de Lexus non só é capaz de presentar diferentes escenarios de condución, tamén pode incorporar factores que poden distraer ao condutor tales como: chamadas telefónicas, mensaxes do navegador, etc

Coa análise dos centos de datos que prové a telemetría do simulador, os enxeñeiros de Lexus deseñan e pon a punto os sistemas de seguridade que incorporan actualmente os vehículos Lexus, tales como: PCS, ACC, WIL, BAS, BOS, TRC, EPS, AFS, LKA, etc)

Miro esta provincia
e vexo futuro

Mirar A Coruña é ver unha provincia medrar. Unha provincia que mira ó futuro con investimentos para o desenvolvemento, que aposta polo crecemento sostible e a conservación do medio ambiente. Que traballa cada día para garantir a igualdade de oportunidades fomentando a cultura, a educación, o turismo e a conservación do patrimonio. Un valor de hoxe para facer fronte ós retos de maña. **Mirar a provincia da Coruña é ver futuro.**

DEPUTACIÓN DA CORUÑA

Rali de España-Catalunya

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO
■ RACC/RMC | FOTOS

Loeb, quen senón?

Seis seguidas

Sete campionatos mundiais e seis vitorias consecutivas no esixente asfalto -desta volta mesturado con terra- das estradas catalanas. Loeb e Elena marcaron o ritmo dende o comezo e ninguén lles fixo sombra na penúltima cita do ano.

Estrea A do canario Yeray Lemes na praza máis alta da categoría Junior, onde acadou a súa primeira absoluta aos mandos do seu senlleiro Clio R3. O título final foi parar a mans do alemán Burkart, que disputou esta modalidade cun Suzuki Swift.

Outra vez Como ven acontecendo no discorrer desta tempada, o orgullo dos Ford foi cousa de Latvala. O finés superou -e en boa medida- ao seu compañeiro Hirvonen e rodou preto dos de cabeza, aínda que non puido meterse nos postos que concede o "caixón".

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

Desafortunado Tamén este é o adxectivo para definir ao rali do asturiano Suárez, copilotado polo de Ponteareas, Cándido Carrera. A piques de meterse entre os vinte primeiros da xeral final, o novo valor do Principado viu como cedía o alternador do seu Fiesta.

Brillante Pero sen sorte. Así foi o rali do coruñés Víctor Senra, que volvía a recorrer aos servizos do equipo Nupel, esta vez cun Fiesta R2. Rodou a carón do líder da categoría -o xermano Riedemann- mais un problema coas válvulas do propulsor obrigouno a abandonar.

Merecido Se os atrancos mecánicos non son impedimento, Peter Solberg está sempre nos postos de cabeza e, ás veces, loitando polo triunfo. O seu WRC amarelo funcionou ben en España e o sueco foi quen de aguantar a segunda posición: un novo podio no seu haber.

Experiencia A que quixo vivir o estradense José Antonio Lodeiro no mundial de ralis, aos mandos dun Ford da categoría R2. Sufriu un forte accidente, emporiso o traballo do seu equipo permitiulle reengancharse coa modalidade Super-rali, concluíndo no posto trinta e dous.

Recompensa Moi motivado chegaba Sordo á cita co seu país, á procura dese éxito que se resiste logo de cincuenta e cinco participacións mundialistas. Un problema co diferencial demorouno no primeiro día de competición e a súa feroz remontada do sábado e do domingo outorgáballe o terceiro posto final. Resultado de honra para o cántabro, pero non o que el desexaba.

LAS MEJORES MARCAS con OPORTUNIDADES ÚNICAS EN COCHES KM 0 y SEMINUEVO

CIUDAD DEL TRANSPORTE, C/B - BLOQUE 2
POLÍGONO DEL TAMBRE
SANTIAGO DE COMPOSTELA. 981 55 77 00
www.grupobrea.com

Rali de terra de Cabanas–Campionato de España

E Guerra salvouse...

Salvouse... non das augas, como se adoita dicir, pero si das *desgrazas* que os treitos ferroláns ocasionaron na antepenúltima cita do estatal de terra. O mexicano levouse o rali, dando un paso de xigante para ser campión de España na presente tempada.

O grupo N foi para o Subaru do cántabro Ceballos

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO E FOTOS

Forte comezo de Amador Vidal que, cun EVO inferior ao dos seus rivais, mandaba con man firme sobre Guerra (coñecendo o novo *proto*) e Roma, co pequeno e eficaz Colt. Arrinque de carreira que xa era complexo pois, por avarías ou accidentes, xa caían: Villanueva, Aldecoa, Suárez e Taña, o que minguaba xa por si unha curta listaxe de vintecatro equipos admitidos a competir.

O segundo *bucle*, un novo paso polas especiais de Coirós e Aranga (nos Montes do Gato), iniciábase cun palier traizoeiro no coche de Vidal e unha pequena saída de Guerra. Deste xeito, Roma poñíase á cabeza -cunha exigua marxe sobre o mexicano- con catro especiais por diante, unha delas o pequeno espectáculo en terras de Cabanas, que se percorría por partida dupla. Manzanilla, Pazó, Pais e Varela tampouco continuaban na carreira, o que aumentaba a relación de baixas.

O curto paso polo devandito treito-espectáculo xa poñía a Guerra en primeiro lugar, posición que non abandonaba o mexicano, acadando unha importante vitoria cara o título absoluto do 2010. Pola súa parte, Nani Roma renunciaba por mor da transmisión e Vidal facíase cunha merecida segunda praza, resistindo sen problemas a Fuertes, terceiro tamén cun Mitsubishi. Ao final, tan só nove coches concluían o rali, sen incluír ao Corsa de Tembrás, que lideraba o apartado galego. Entre eles estaba: o Subaru de Ceballos (novo líder do grupo N), o Ibiza de Nualart (primeiro en dúas rodas motrices) e Rios, solitario vencedor na *Challenge Golf*.

No rali galego, triunfo en solitario para o Corsa dos Tembrás

Guerra acariña o título logo de vencer en Cabanas

Nualart, co seu Ibiza, levou a vitoria en dúas rodas motrices

O único "supervivente" na *Challenge Golf* foi o bergantiñán Mario Ríos

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

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

Un palier privou a Amador Vidal de vencer como fixera no 2008

Pistas forestais

- **Coñecidos.** Mais con variantes, foron os treitos seleccionados polos organizadores na visita a Galicia desta modalidade. Por unha banda, dúas especiais situadas preto unha da outra -en camiños de Coirós e Aranga- e por outra, unha terceira no concello de Monfero, completando co habitual traxecto-espectáculo en pleno Cabanas.
- **Dureza.** Malia a que as chuvias están a escasear neste outono, os treitos atopábanse moi rotos, máis aínda no terceiro paso, como acontecía nas especiais A e B. Xa de por si duras, o seu estado ocasionou unha morea de abandonos, rematando tan só nove coches (dos vintecatro que saíran), a maiores dun no rali galego dos dous que principiaran esta carreira
- **Prototipo.** Un EVO X, con menos peso e máis potencia, foi o que estreou o mexicano Benito Guerra neste rali. O vencedor do PPR do pasado ano (piloto oficial do equipo RMC) foise adaptando á unidade, para liderar no rali dende o sétimo treito.
- **Estrea.** A dos irmáns Pais en chan de terra, que para a ocasión dispoñían dun EVO X. Os habituais do galego nesta modalidade foron de menos a máis pero unha fuga de aceite eliminounos ao remate da segunda sección.
- **En proxecto.** Falando de terra, moi avanzado está o proxecto para que este tipo de superficie volva a ser protagonista dos ralis en Galicia. Estase a traballar nun campionato autonómico (como acontecera no pasado) e que podería ter seis encontros, algúns deles xa fixados na Gudiña, A Estrada, Vilalba e Fene.

Fuertes situouse finalmente terceiro

Clasificación

Ord	Nº	Piloto / Copiloto	Vehículo
1	1	RMC MOTORSPORT BENITO L. GUERRA DANI CUE	MITSUBISHI LANCER EVO X
2	7	ESC.AR VIDAL RACING AMADOR VIDAL FRANCISCO LEMA	MITSUBISHI LANCER EVO VII
3	4	ESC TALAVERA OSCAR FUERTES HÉLIO CASARRUBIOS	MITSUBISHI LANCER EVO IX
4	5	MARIO CEBALLOS MARIO CEBALLOS ADRIAN VALLEJO	SUBARU IMPREZA
5	10	NEXTEL-TELEVISA DEPORTES MICHAEL JOURDAIN OSCAR SANCHEZ	MITSUBISHI LANCER EVO X
6	20	MOTOR CLUB SABADELL JORDI NUALART BERNAT JOSEP	SEAT IBIZA 2.0 GTI
7	16	MOTOR CLUB ALMENDRALEJO JUAN J. DOMINGUEZ ALFONSO DOMINGUEZ	PEUGEOT 207
8	17	ESC PALMA DEL RIO A MASS EUGENIO LOPEZ CRISANTO GALAN	SEAT IBIZA 1.8 T
9	29	ESC.BERGATIÑOS MOTOR MARIO RIOS MARCOS FERNANDEZ	VOLKSWAGEN GOLF II GTI

LA BELLEZA ENTRA EN TUS PLANES
Ahora, sumamos al plan Lancia-E el PLAN RE-MÓVETE*:
HASTA 1.200 € DE AHORRO EXTRA en la compra de tu nuevo Lancia.
Lancia Delta, Ypsilon y Musa: consumo mixto entre 4,3 y 7,8 l/100 km. Emisiones CO2 entre 117 y 185 g/km.
NOYASTAR
Pol. Ind. El Tambre. Vía Edison, 3.
SANTIAGO DE COMPOSTELA.
Tel.: 981 57 77 78
LANCIA
www.lancia.es

Retro Auto Galicia

Santiago acollerá o primeiro Salón do vehículo clásico e de época de Galicia

O encontro terá lugar no recinto feiral de Amio do 18 ao 20 de febreiro

■ REDACCIÓN | TEXTO E FOTOS

A comunidade galega contará cunha grande exposición de vehículos clásicos e de época a partir de 2011. Santiago de Compostela será a cidade que acolla ao Retro Auto Galicia, o I Salón do Vehículo Clásico e de Época de Galicia, un evento que nace co gallo de satisfacer ao elevado número de seareiros deste tipo de automóbiles que existen na autonomía.

Retro Auto Galicia abrirá as súas portas por primeira vez do 18 ao 20 de febreiro no Recinto Feiral de Amio (Compostela), co obxectivo de converterse no Salón galego por excelencia do mundo dos Clásicos. Terá periodicidade anual e un marcado carácter comercial, o que permitirá non só admirar os vehículos que se expoñan, senón tamén a posibilidade de adquirilos.

Os organizadores, a empresa especializada en Salóns automobilísticos Eventos do Motor, agardan unha grande afluencia de público. Datos clave do éxito desta proposta son: a situación estratéxica da capital galega e o grande número de seguidores do vehículo histórico que viven nesta comarca, amais dos que se acheguen ao Salón desde diferentes puntos de Galicia, Asturies ou o norte de Portugal.

A actividade comercial do monográfico completarase cun intenso programa de actividades parellas. Neste senso -dentro do marco do Salón de Clásicos- está prevista a celebración de: ralis, exhibicións, concentracións e exposicións vinculadas a este segmento do eido da automoción.

Engadir que este "especial" dos Clásicos xorde ao abeiro de outro xa consolidado -AutoClássico Porto- que desde hai oito anos organiza Eventos do Motor, unha sociedade con 20 anos de experiencia no desenvolvemento de actos comerciais ligados ao mundo do automóbil. Alén da feira de Clásicos da cidade lusa, Salóns do automóbil como o de: Vigo, A Coruña, Sevilla ou Málaga -entre outros- tamén levan a súa sinatura.

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