Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Destápate! Convertibles para todos

• reportaxe

>> Páxs. 11, 12 e 13

Passat Coupé

• proba

>> Páxs. 8 e 9

O máis elegante

• proba

>> Páxs. 14 e 15

KTM RC8

Nacida para o circuíto

UROs contra a guerra

>> Páxs. 18 e 19

NBQ

Índice

Editorial	3
Novas	2, 5 e 10
Seguridade	4
Clásicos	24 e 7
Competición	18, 21 e 23
Reportaxe gráfica	19
Mundial	20
Valencia	22

Bon voyage: A Guía Verde Michelin

Neste ano 2008 a colección A Guía Verde Michelin chega ós 307 títulos e está dispoñible en 9 idiomas. Coma un segredo a voces, este ben podería ser o lema desta Guía Verde que pretende descubrir ó turista -e de xeito doado- calquera país, rexión ou cidade que decida visitar. A colección de Michelin quere abrir camiños ó viaxeiro atendendo á duración da estadía e ós lugares que non pode deixar de visitar. A guía -froito de visitas regulares e anónimas dos autores ós destinos elixidos- é todo un estudo do patrimonio artístico e natural de diversos lugares, en moitos casos recomendados polos propios lectores.

A escolla do destino turístico é independente, só se presta atención ó posible interese do que viaxa, sexa cal for a categoría de viaxe que decida facer.

Todos os países son tratados baixo o mesmo punto de vista e todos quedan recollidos baixo o ollar de Michelin, clasificando o seu encanto mediante estrelas (con 3* os de maior atractivo, con 2* os salientables e con 1* os interesantes).

Como toda boa guía de viaxe, nesta tamén hai espazo para un apartado cartográfico: mapas e planos ca sinatura Michelin, máis dun século de experiencia.

A marca francesa premiará este verán a lealdade ás súas guías co sorteo dunha Tarxeta "Viaxes Iberia" valorada en 1.300 euros para que o galardoado/-a viaxe cara onde queira.

A4 e A4 Avant: novidades estivais

Coa chegada do verán a casa Audi trae novidades, o Audi A4 e o A4 Avant serán os protagonistas. Nos meses de agosto e setembro amosarase o abano de posibilidades Audi: dez tipos de motores diferentes (cinco gasolina e cinco diésel), dous sistemas de tracción (o cotiá ás rodas dianteiras e o anovador quattro), amais da escolla entre catro caixas de cambio manuais e automáticas.

Máis polo miúdo, o 2.0 TDI common-rail de 170 cv con filtro de partículas irá ligado de xeito permanente a unha caixa de cambios manual de seis velocidades. Achegará dúas opcións en canto á tracción: dianteira ou quattro. Alén da devandita versión de 170 cv, este bloque de 2 litros de cilindrada –que existía xa asociado a potencias de 120 e 143 cv- irá un paso avante cunha versión seis cilindros de 190 e 240 cv.

Outro cambio a salientar é o experimentado polo 1.8 TFSI de 120 cv que se porá á venda cunha variante automática multitronic para o sedán e a finais de ano - co mesmo motor/transmisión- chegaralle a quenda ó A4 Avant. Por vez primeira, o 1.8 TFSI de 160 cv traerá tracción quattro, tamén transmisión manual e automática de 6 ou 8 marchas. E os motores maiores, o 2.0 TFSI de 211 cv e o 3.2 FSI de 265 cv veranse fortalecidos cunha caixa de cambios automática de 8 velocidades.

Actualización do Sportage

O novo Sportage achega un exterior remodelado que inclúe unha grella dianteira redeseñada, estrea faros e grupos ópticos posteriores, parachoques dianteiros e traseiros, pasos de roda reformados, pinas de aliaxe lixeira de 16 polgadas e tubos de escape xemelgos para a versión dous litros gasolina. Amais disto, viuse modificado o salpicadeiro e o cadro de instrumentos, o volante ofrece unha sensación máis agradable ó tacto, novas tapizarías, o airbag do copiloto incorpora interruptor para desconectalo a fin de permitir unha instalación segura dun asisto infantil no sentido contrario ó da marcha.

Kia manterá a mesma configuración de gama coa versión inicial Concept para os modelos dous litros gasolina automático 4x4. O novo Sportage está xa á venda cun prezo que vai desde os 20.300 euros.

Política Territorial licita por un millón de euros a redacción do proxecto da Variante de Noia

A Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes licitou este mes, segundo se publicou no Diario Oficial de Galicia (DOG), a redacción do proxecto da variante de Noia. Estes traballos de deseño saen a concurso cun orzamento dun millón de euros.

O proxecto que agora se deseñe deberá ter en conta as características contempladas no expediente de información pública, no estudo informativo e no estudo de impacto ambiental, aprobados hai dous meses. A nova infraestrutura terá un total de 9,45 quilómetros dende o seu inicio (na conexión co corredor Brión-Noia) ata Taramancos, co trazado debatido cos axentes sociais e económicos da zona e que é o máis vantaxoso dende o punto de vista técnico, ambiental e de articulación territorial.

En canto ás características construtivas da obra, será unha Vía de Alta Capacidade en todo o seu percorrido, polo que se configura como unha infraestrutura de altas prestacións e de elevada seguridade para os usuarios. Ademais, os primeiros 4,8 quilómetros (dende o corredor Brión-Noia ata a conexión coas estradas provinciais CP-1104 e CP-1105) están deseñados para o seu desdobramento en autovía no momento en que a intensidade de tráfico así o requira.

A variante de Noia contará cun total de seis enlaces que son os de San Paio (de conexión co corredor Brión-Noia e coa estrada AC-543), o de acceso ao polígono de Auga Levada, o de Fialla (coa AC-543), o de Portobravo (coa AC-311 e a AC-308), o de San Lázaro e o de Ponte San Francisco (que conecta coas estradas provinciais CP-1104 e CP-1105). Cómpre salientar que o enlace de Portobravo foi reordenado de xeito que contempla unha vía de conexión entre os núcleos de A Rasa e Portobravo que dará servizo directo ao núcleo urbano de Lousame e a súa área industrial. Así mesmo, á altura de Taramancos, a variante terá unha conexión coa estrada AC-550 e queda previsto o posible desenvolvemento futuro dun enlace en Argalo. Tamén haberá tres viadutos (o da Xunqueira sobre o río Tállara, o do río Traba e o de Argalo) así como un túnel en Sobreviñas de 600 metros de lonxitude á saída do viaduto de Tállara.

NEUMATICOS PERNAS FIRSTSTOP
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

Michael Phelps e o motor galego

Se hai alguén que salientase nestas olimpíadas de Pequín ese é, sen ningunha dúbida, o nadador -ou mellor dito o fenómeno- norteamericano Michael Phelps. Agora o lector preguntarase: e que ten que ver Phelps cos nosos deportistas do motor?

O primeiro punto de encontro é que todos son deportistas, iso si, con traxectorias e especialidades ben distintas.

Por que distintas? Pois comezando polo principio: formar un deportista. No caso do norteamericano, os seus orixes veñen de lonxe, pois xa de neno contaba cunha piscina ó seu dispor. Algo elemental si se quere ser un nadador. Pola contra, os nosos pilotos carecen de circuítos para comezar a desenvolverse e adestrarse, coma futuros deportistas de elite. Así, chegar á Fórmula 1 só pode ser un milagre ou un caso raro,como o do asturiano Fernando Alonso. Partimos pois de que nos tempos que corren e sen infraestruturas básicas é difícil chegar a ser alguén a nivel mundial.

Neste senso, a ineptitude e a falta de visión foi común nos distintos gobernos autonómicos que tivemos até a data de hoxe. As federacións implicadas -tanto a de automobilismo coma a de motociclismo- tampouco estiveron (nin están) á altura do que requiren os deportistas e os seareiros, pouco fixeron e pouco acadaron. Outras institucións provinciais ou locais non foron quen de aproveitar o tirón do motor para dinamizar as súas zonas de influencia con pequenos circuítos válidos para carreiras de karts, minimotos, scooters ou ciclomotores. Mesmo de coches, como é o caso dos circuítos galegos onde se disputan as probas de Slálom.

Sempre que se fala de circuítos pénsase en cousas coma Montmeló. Porén, nós referímonos a comezar con proxectos máis pequenos e económicos para que os nosos Michael Phelps en potencia demostren se están ou non cualificados. Un exemplo pode ser o circuíto galego da Pastoriza. Doutro xeito sería practicamente imposible que fixesen visibles as súas virtudes nesta especialidade, porque a opción de adestrar nunha estrada xeral é ilegal e non serve para nada.

O apoio institucional é moi importante para os deportistas de elite. O adestramento de alto nivel non é conciliable cun traballo de oito horas diarias. É máis, require dunha dedicación absoluta, exactamente como leva facendo Phelps dende que lle saíron os dentes. En principio, o financiamento destes deportistas ten que vir dado dalgún xeito dende as distintas administracións e con criterios de equidade e igualdade para todos, máis adiante chegarán os patrocinadores privados.

As empresas tamén teñen aquí moito que dicir se queren que os deportistas galegos salienten polo mundo adiante e non só dean voltas polos treitos cronometrados de Galicia. Facendo ben as cousas, sairemos todos favorecidos. De maneira que, fóra da nosa terriña se decatarán de que aquí tamén temos calidade e bos pilotos. Apoiando ó noso deporte apoiámonos todos e obteremos un bo beneficio publicitario e de imaxe.

Capítulo á parte é a preparación física e psíquica. Esta última está totalmente desfeita cando os equipos se compoñen e fortalecen, de xeito único e exclusivo, a base de talonario. Este apartado, pola súa complexidade, pode agardar para outro intre.

Conclusión: temos pilotos e equipos moi ben preparados (iso si, totalmente autodidactas) mais fáltannos infraestruturas, patrocinadores e unha mentalidade máis ampla, pero que moito máis ampla, para ter un Michael Phelps galego do motor.

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

ACCENT MC 4P 1.4 GL	9638FYY	03/01/2008	BLANCO	10.500 €
ELANTRA 4P 1.6 FL COMFORT	2657FYY	02/01/2008	AZUL OSCURO	13.500 €
GETZ 3P 1.5 CRDI GL	9638 FYY	03/01/2008	NEGRO	10.100 €
GETZ 3P 1.1 GL	9642 FYY	03/01/2008	PLATA	8.500 €

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

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

Sprint MOTOR

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 e Luis Penido.

Deseño e maquetación: *AURADISEÑO*
auradiseno@wanadoo.es
SPRINT MOTOR: Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458 •
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com
IMPRIME: Recoprint
Depósito Legal: C–138/97

Atención telefónica sanitaria

Funciona as 24 horas, os 365 días do ano.

Todas as chamadas son atendidas, en función do motivo da súa consulta, por médicos/as e enfermeiros/as que responderán as súas dúbidas e facilitarán a información solicitada.

PARA CALQUERA CONSULTA SOBRE PROBLEMAS DE SAÚDE NON URXENTES OU INFORMACIÓN SANITARIA

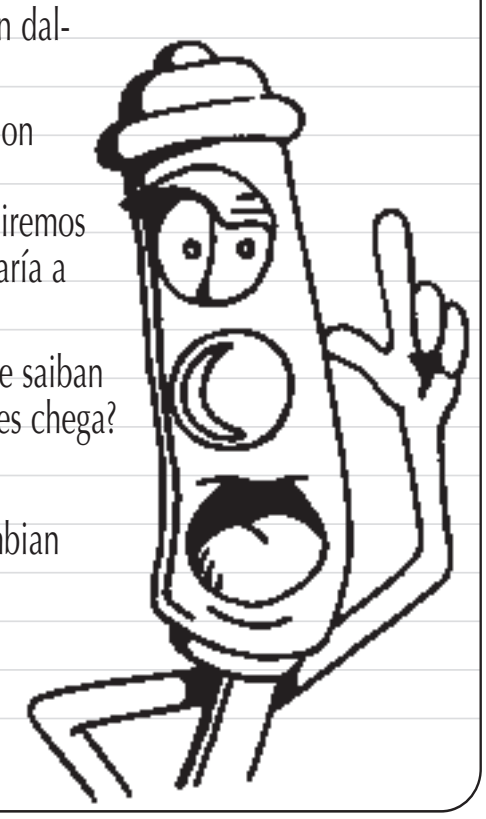
D. Tráfico e D. Prudencio

Don Prudencio: Normalmente no coche imos coa música posta, ou falando con algún dos pasaxeiros. Pero, o silencio pode descubrirnos algún fallo, ¿non si?

Don Tráfico: De cando en vez é conveniente conducir en silencio, sen música, procurando estar atentos ó son do coche. Hai avarías que poden descubrirse co oído. Certos ruídos pódennos pór na pista de se algo non funciona con normalidade.

Don Prudencio: As vasoiriñas do limpaparabrisas son un elemento importante no coche ás que non só non lles dámo-lo valor que teñen, senón que non as cambiamos as máis das veces cando o necesitan. De tódolos xeitos, aínda que estean ben ¿requiren dalgún mantemento?

Don Tráfico: É conveniente que, de cando en vez, aínda que non chova, poñamos en funcionamento o mecanismo do limpaparabrisas, botándolle auga por riba, especialmente cando vai calor. Así conseguiremos que as vasoiriñas non se peguen ó cristal, circunstancia que provocaría a súa rotura.



Don Prudencio: Algúns condutores excesivamente badanas, aínda que saiban que levan unha lámpada fundida, non a cambian. ¿Pode ser que pensen que con levar algo de luz xa lles chega?

Don Tráfico: Non chega con levar algo de luz, senón que hai que leva-la que indica o código.

Estes condutores que, a pesar de saberen que levan fundida algunha lámpada dos seus faros, non a cambian inmediatamente aumentan o risco propio e o alleo.

Cómpre lembrar que é obrigatorio levar un xogo de lámpadas de reposto.

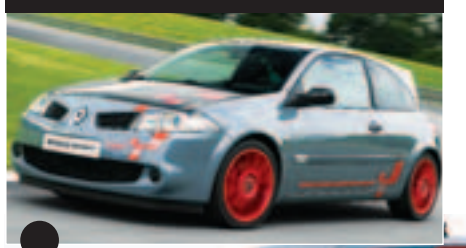
Coa colaboración da: Dirección Xeral de Xuventude e Solidariedade da Xunta de Galicia

Ibiza SportCoupé máis compacto

Seat vén de presentar o seu novo Ibiza SportCoupé nun espazo de referencia: o Salón de Londres do Automóbil, encontro onde se xuntan as principais firmas do sector e os máis salientables profesionais do eido europeo. A posta en longo da última versión do vehículo apoiouse en dous grandes piares: a renovación da súa feitura externa (cunha imaxe máis compacta e deportiva e con catro novas corres a engadir) e a remodelación do espazo interior, moito máis persoalizable. O novo Ibiza SportCoupé (que completa a gama dun dos máis destacables modelos da casa española, logo da presentación do Ibiza 5 portas no pasado mes de maio) inclúe un abano de cores que non deixa indiferente: laranxa lumina (a xuízo de Seat, moi en consonancia coa imaxe deportiva do coche), azul galia, verde limette e gris furia.

Polo que respecta ao habitáculo, a idea da firma responsable foi ofrecer as maiores opcións de persoalización posibles, como se pode deducir da inclusión dunha ampla gama de adobíos en cor carrozaría no volante, o pomo do cambio, os paneis das portas, os aros dos difusores, a zona do medallón ou a do difusor que se sitúa entre o volante e a porta. Os asentos, asemade, achegan unha mestura en pel e en Alcántara de cor negra cunha costura dupla en cor laranxa.

Mégane R26.R, deportividade radical



Renault Sport vén de presentar novidades referentes ao Mégane, que amplía a gama dispoñible co modelo R26.R, encamiñado a achegar altas prestacións na condución extrema. O novo automóbil, desenvolvido sobre o alicerce do Mégane F1 Team R26 (recollendo del o motor, a caixa de marchas e o diferencial de escorregado limitado), preséntase cun peso inferior ao seu precedente: 123 quilogramos. Bos precedentes, aparte da experiencia da casa Renault e a súa gama Sport, semella que non lle faltan. De feito, obtivo o récord dentro do seu eido no Circuíto Nordschleife de Nürburgring (8' 17"). Na feitura, cómpre salientar o seu capó de carbono e o seu estilo cen por cen deportivo, algo que tamén se reflicte abondo no habitáculo, que inclúe asentos Sabelt e arneses de seguridade.

Con todo, hai máis bos precedentes: está a ser lanzado pola prestixiosa factoría Alpine Renault de Dieppe, en Francia, e foi presentado con éxito no salón de Londres. O Mégane R26.R, que sae nunha serie limitada de 450 exemplares (26 en España), estará dispoñible o vindeiro mes de outubro.

Polo que respecta ás motorizacións, o novo modelo vén cun 2.0 Turbo de seis velocidades (manual) que achega unha potencia de 230 cv e un par de 310 Nm. A aceleración, de 0 a 100 km/h, é de seis segundos.

Unha nova xeración Golf

O claro e poderoso deseño do novo Golf amosa s formulación do futuro da marca. Un deseño renovado que porén segue as liñas mestras dos seus antecesores.

Os motores TDI common rail empregados no Golf por primeira vez contribúen de xeito significativo á insonorización e á comodidade interior. Dous eixos compensadores de balance que neutralizan as vibracións. O obxectivo é cubrir unha gama de potencia entre os 90 e os 170 cv. No intre do seu lanzamento, VW ofrecerá o Golf con dous motores TDI de 2.0 litros con potencias de 110 e 140 cv respectivamente, amais disto contan en todos os casos co filtro de partículas diésel de serie.

Na fase de lanzamento usaranse catro variantes de motores gasolina de: 80, 102, 122 e 160 cv. Os motores TSI chegan con compresor e/ou turbocompresor.

No comezo, todos os motores de gasolina e diésel poden combinarse coa eficaz transmisión DSG. En función do par motor do propulsor empregarase a versión de 6 ou 7 velocidades. A mostra da eficiencia da unión entre as tecnoloxías TSI e DSG é o consumo medio do TSI 1.4 de 160 cv e cambio DSG de 7 marchas, que consume 6 litros ós cen e emite 139 g/km de CO_2.

Máis detalles sobre o novo C3 Picasso

Citroën estará presente no Salón do Automóbil de París co seu novo C3 Picasso. A data a sinalar na axenda será entre o 4 e o 19 de outubro, pero haberá que agardar até o primeiro trimestre de 2009 para facerse co modelo. Semella que a firma francesa acolle con forza a premisa cubista do pintor que deu nome á creación automobilística: Picasso diría que malia ser unha pintura de vangarda, o xénero que se pinta non é novo. Isto aplicado ao C3 vén que nin pintado: Citroën podería darlle a volta a estas verbas e engadir que o seu C3, malia non ser "o novo"-o primeiro C3- trata de manterse sempre ó abeiro da vangarda, segue a innovar no mundo dos monovolumes.

O C3 Picasso semella pequeno, mais coas súas medidas (4,08 m de longo, 1,73 m de ancho e 1,62 m de alto) sentimos que de certo haberá ben de espazo para 5 pasaxeiros e para o equipaxe (500 litros de capacidade). Subliñar o carácter panorámico do C3, que está cuberto por 4,52 m de vidro. Axudado dun parabrisas de tres partes con montantes finos, amais da altura dos asentos, o condutor sentirase dono da estrada.

Conta con 2 motores de gasolina de nova xeración –o VTi 95 e o VTi 120- e 2 diésel –o HDi 90 e o HDi 110 FAP. Estes últimos veñen ca sinatura Airdream®, a rúbrica máis ecolóxica de Citroën, cuns niveis de emisión de CO_2 moi reducidos (desde 125 g/km).

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

Educando en Galicia
as galegas e os galegos
do século XXI

galescola
rede galega de escolas infantís

29 millóns de euros de investimento e 990 novos postos de traballo
99 novas escolas públicas espalladas por todo o país
5.490 novas prazas para nenos e nenas de 0 a 3 anos

XUNTA DE GALICIA
VICEPRESIDENCIA
DA IGUALDADE E DO BENESTAR

Vén da páxina 24

A proveitamos estas liñas para dar algunhas novas dos clásicos: así debemos dar un tirón de orellas a varios propietarios de vehículos de Compostela, botamos en falta varios coches, singularmente o Renault NN, Citroën 5 CV, De Soto…; sabemos que o Sr. Luis Cobo Gradín prepara un libro moi documentado sobre a súa especialidade Panhard & Levassor, sentímonos felices de que un experto nesta marca francesa esté entre nós, esperamos con interese a publicación e desexamos que sexa en galego; as persoas que están detrás do futuro museo da automoción de Galiza semella que van aceptando os criterios do que suscribe para poñelo no camiño, é preciso, é necesario, e máis vale tarde que nunca, o patrimonio de motocicletas e automóbiles clásicos no país está en serio risco.

A clasificación do concurso de elegancia é pola vestimenta adecuada á época do coche, pero acho máis interesante que nas fotografías aparezan os autos. Os máis elegantes foron 1º Sr. José luis Blanco Nogueira (Mercedes 220 de 1953), 2º Sr. José Vilas Villanueva (Jaguar MK VI de 1953) e 3º Sr. Mario Pérez Paseiro (Ford V8 de 1946).

Para rematar, sobresaliente a organización do Clube galego de automóbiles antigos e a súa delegación en Santiago de Compostela.

Ford V8 de 1948 de Mario Pérez Paseiro, 3º premio

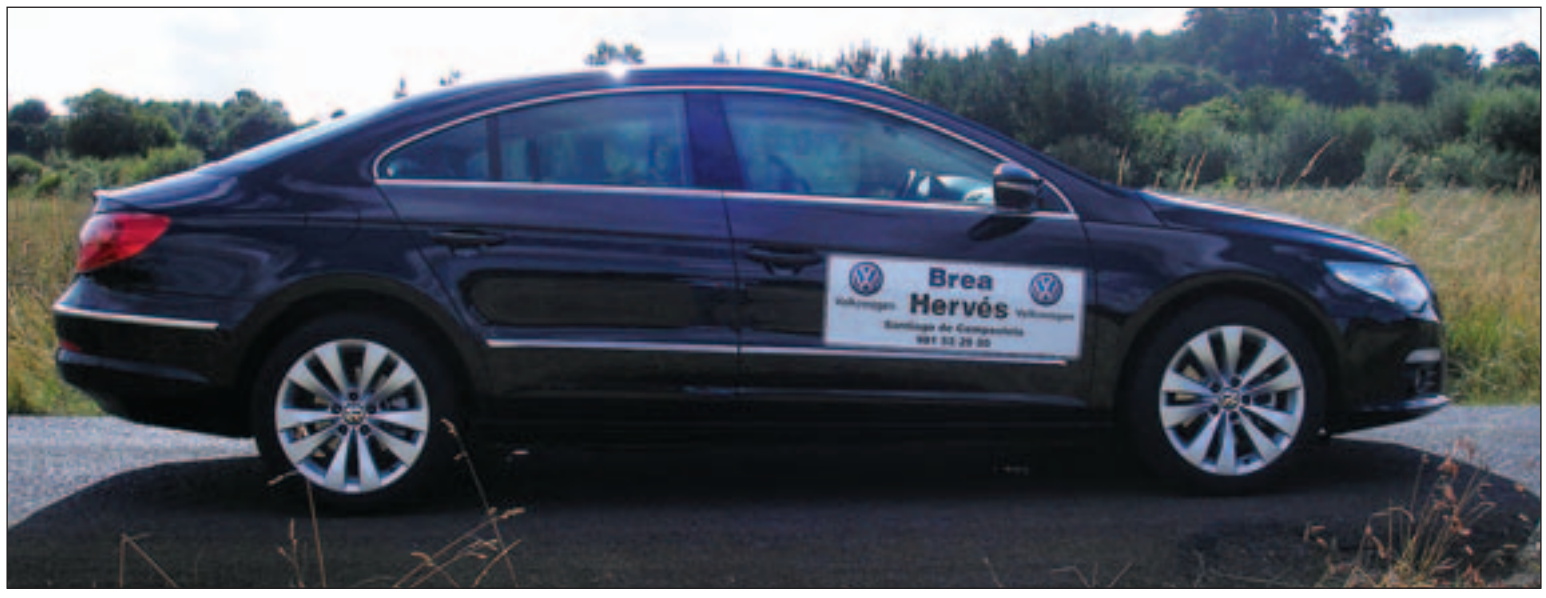
Luís Cobo Gradín co seu Panhard PL-17 Tigre

Passat CC

Desta volta, tivemos o pracer de probar o novo modelo que Volkswagen acaba de lanzar ó mercado e que vai supoñer unha revolución. Estamos a referirnos ó Passat CC, un modelo que combina unha liña exterior de coupé con catro portas e catro prazas. Algún de vós estará a pensar que esta arquitectura xa a ofrece o Mercedes CLS, mais VW lanza o CC a un prezo insuperable, dende pouco máis de 33.000 euros.

Revolucionario e a

TEXTO: Luís Penido
FOTOS: Xabier Vilariño



O Passat CC mide 4,8 metros de longo, 1,85 de ancho e 1,42 de alto (5 cm menos que o Passat normal, conservando a mesma batalla e o coeficiente de penetración aerodinámico de 0,29). Aínda que para gustos non hai nada escrito, o Passat CC sacrifica espazo interior en aras de acadar unha liña exterior espectacular e deportiva sen perder elegancia.

Este modelo será lanzado con dous motores de gasolina: un TSI de 160 cv (a unidade probada por nós) e un potentísimo V6 4Motion de 300 cv; e en diésel, o TDI de 140 cv common rail, que cumpre xa coa esixente normativa de emisións Euro 5.

O Passat CC TSI, acada unha velocidade máxima de 222 km/h e consume de media menos de 8 litros cada cen quilómetros percorridos. Salienta por unha suavidade de marcha soberbia e uns consumos moi reducidos a velocidades constantes. Estes consumos vense bastante incrementados se realizamos unha condución deportiva; malia que, neste caso, xa nos deberiamos preocupar máis das posibles multas que dos consumos, porque os 160 cabalos dan moito de si polo carácter turboalimentado deste propulsor.

Segundo datos oficiais, o Volkswagen Passat CC TDI consume tan só 5,8 litros e chega a unha velocidade máxima de 213 km/h.. A versión V6 4Motion limita a súa velocidade de xeito electrónico a 250 km/h e declara un consumo medio de 10,1 litros. Este último incorpora de serie a

nova xeración de sistema de tracción permanente ás catro rodas 4Motion, suspensión adaptativa electrónica DCC, e o eficaz cambio de dobre embrague DSG de 6 velocidades.

Por primeira vez nun Volkswagen incorpórase o asistente de mantemento de carril Lane Assist e a nova suspensión adaptativa electrónica DCC, o que se traduce nunha ganancia extraordinaria en canto a seguridade e comodidade. Con este último sistema, a suspensión adáptase continuamente á estrada e ó tipo de condución; emporiso, tamén permite a preselección dun dos tres programas: Normal, Deportivo ou Confort. Asemade, regula a asistencia de dirección electromecánica.

Só existe un nivel de equipamento, de certo moi alto e dentro ste, con múltiples opcións disiibles. Por citar algúns exems: equipa os catro asentos envolventes ergonómicos, un volante de coiro de tres radios, climatizador bi-zona, sistema de control de estabilidade electrónico ESP, sensor de chuvia, prendido automático de luces… e moito máis, coma o teito solar panorámico accionado eléctricamente que se pode elevar até 40 milímetros (ten unha lonxitude de 750 milímetros e un ancho de 1.120 milímetros, é dicir, todo o teito sobre o condutor e o acompañante).

Tamén destacan os pneumáticos con protección especial antipicadas (Mobility tyre) da marca Continental, empregados por primeira vez nun Volkswagen e dispoñibles de serie.

O mellor de todo é que ós seus mandos gózase da condución, transmitindo moita confianza dende o principio. O nivel de seguridade é soberbio e trátase dun vehículo moi equilibrado a nivel de motor, estabilidade e freos. Recomendable -de xeito especial- a versión probada de gasolina (TSI 160 cv), porque se non facemos moitos quilómetros (e co prezo do gasóleo polas nubes) posiblemente non compense a alternativa da versión TDI.

>> O éxito comercial está asegurado, só falta por ver canto tempo tarda a competencia en copiar a receita de:

Berlina + Premium + liña coupé.

tractivo

Ficha técnica

Motor: 4 cilindros en liña
Cilindrada: 1.798 cc
Potencia:
160 cv
Embrague:
Monodisco en seco
Combustible:
Gasolina
Cambio:
Manual de 6 velocidades
Tracción:
Dianteira
Peso:
1.430 kg
Capacidad depósito:
70 l

Chega o novo Logan

A nova versión de Dacia inclúe un deseño máis maduro. Amais, mantén aqueles argumentos que lle aseguraron un posto de privilexio no mercado. Por exemplo: a moi boa relación calidade/prezo. O novo modelo inclúe unha grella do radiador aumentada (co novo logotipo na banda superior cromada en serie), un parachoques máis amplo e elegante e uns faros para néboa decorados en ton carbono no seu bordo. Semellante redeseño atopamos na traseira, cunha tapa do maleteiro máis dinámica e un parachoques mellor integrado coa carrozaría que inclúe un anel de remolque con obturador e catadióptricos. Polo que respecta ao interior, incorpora (entre outras cousas) múltiples elementos no camiño dunha meirande funcionalidade e ergonomía.

O novo Logan vén cunha lonxitude de 4.290 mm. O remodelado vehículo recupera os dous bloques de gasolina de 1.4 litros e 1.6 litros e o do ciclo diésel 1.5 dCi. No noso mercado, cómpre salientar os motores 1.4 MPI de 75 cv e 1.6 MPI de 90 cv.

Lancer Racing: todoterreo e turismo

Mitsubishi segue a crear vehículos con feitura de grandes competidores, o deporte do motor ten na súa memoria moitas vitorias co nome da casa nipona (Montero, Lancer, Lancer Evolution). A marca pretende impregnar ós seus automóbiles dese espírito gañador e con iso atraer ó público que desexe contaxiarse dese arrecendo a triunfo que proclaman os seus coches.

A familia Lancer medra, "todoterreo" continúa a simbolizar competición de alto nivel para os de Mitsubishi. Desta volta tentarán abraiar no Salón de París (do 4-19 de outubro) ca súa nova imaxe, o Lancer Racing: un cruzamento entre turismo e SUV, unha dobre opción para dentro e fóra da estrada, con 260 cv e transmisión permanente ás 4 rodas.

Novas instalacións do Grupo Breogán

O Grupo Breogán inaugurou o pasado día 24 de xullo as súas novas instalacións, situadas na Nacional VI, en Perillo. Ditas instalacións contan con máis de 2.000 metros cadrados entre exposición de vehículos novos e de ocasión así como un amplo aparcadoiro para clientes.

Segundo palabras do director xeral do Grupo Breogán –José Ramón Ferreiro-: "esta apertura era unha materia que tiñamos pendente desde fai tempo e coa que complementamos a nosa presenza nas dúas zonas comerciais de automoción da cidade, no Polígono de A Grela máis en Perillo" (na foto o primeiro pola esquerda).

Xunto coa apertura da nova tenda, Breogán fixo unha chiscada de ollo ó coidado e respecto do medio ambiente, celebrando os 10 anos da tecnoloxía híbrida. Toyota leva máis de 50 anos desenvolvendo esta tecnoloxía híbrida que hoxe monta o seu Toyota Prius. O devandito modelo emite unha tonelada menos ó ano de CO_2 que un vehículo convencional, consume un 20% menos que un automóbil diésel e un 40% menos que un gasolina de potencia equivalente.

Audi A6, con novas virtudes

Audi vén de mellorar –unha vez máis- o seu representante no segmento das berlinas de luxo, o A6. A gama de motores recibe propulsores eficientes con tecnoloxías innovadoras que permiten reducir o consumo de combustible en arredor dun 12%. Melloras nas suspensións e un novo sistema de asistencia de alta tecnoloxía achegan ó condutor un maior control sobre o vehículo. A nova xeración do sistema de control MMI supón por si mesma algo fóra de serie. O renovado A6 porase á venda no mercado alemán a finais de verán.

O MMI Navegación Plus é o primeiro dunha xeración completamente nova cunha serie de características de alta tecnoloxía e unha calidade que marca camiños por descubrir. Entres os seus trazos máis salientables inclúese un sistema de navegación con soporte CD/DVD que se une a un disco duro de 40 xigabytes de capacidade que é quen de almacenar cancións en formato MP3 e até 2.000 enderezos.

Un dos puntos fortes do A6 é a súa ampla oferta de motores, as seis versións de gasolina e os catro diésel empregan a inxección directa de combustible e as tecnoloxías de vangarda FSI, TFSI e TDI. Todo isto nunha gama configurada con bloques de catro, seis e oito cilindros.

Xa con cambio manual, xa co práctico tiptronic ou ben coa caixa de cambios multitronic de alta eficacia, a forza motor transmítese de xeito suave tanto no eixo dianteiro coma nas catro rodas. Os motores son potentes, mais tamén eficaces. O consumo de combustible de toda a gama A6 tense reducido en arredor dun 12%.

Destápate!

Deixa que o aire acariñe a túa face

Convertibles para todos

Quen non desexou conducir un convertible en verán? Sobre todo se o teu propio vehículo carece de teito corredizo ou de aire acondicionado! Todos sabemos que un convertible convida a gozar dunha total liberdade e un deixarse aloumiñar pola brisa estival. Aínda que hai que recoñecer que, até hai uns anos, o paseo podía converterse en algo abafante, ruidoso abondo e incómodo no resto, e mesmo podía chegar a facer molesta unha viaxe máis ou menos longa. Maleteiros minúsculos, limitación de prazas, ruídos mesmo a velocidade moderada e prezos pouco alcanzables aumentaban a súa categoría de mito inalcanzable.

TEXTO: Félix Doce
FOTOS: S. Motor/X. Vilariño

A día de hoxe pódese dicir que estamos de en hora boa, pois estes modelos xa perderon nos últimos anos ese carácter totalmente exclusivo e fráxil que os definía. Antigamente eran considerados case un antollo ao que só un pequeno grupo de condutores, os máis podentes, podían acceder. Todo iso mudou da noite á mañá, xusto no intre en que os fabricantes foron conscientes das enormes

Os convertibles clásicos son pezas moi valoradas

No mercado actual hai convertibles para todos os gustos e para todos os petos

posibilidades de mercado que ofrecen este tipo de modelos. Os avances da industria, amais, permiten que novos tipos de cubertas (como as de teito duro ou as retráctiles) ofrezan a posibilidade de desprazarte en convertible durante calquera estación do ano: xa faga frío, vento ou neve.

Aos condutores gústalles aproveitar calquera claro entre as nubes para conducir sen capota e gozar dos momentos de maior luz natural. De feito, son tamén os países onde máis éxito teñen os teitos panorámicos. No mercado nacional a aparición dos teitos duros escamoteables supuxo o despegue de vendas dos convertibles, son coches que combinan a funcionalidade dun cupé co aspecto lúdico dun cabrio. Malia que ó noso non é un mercado natural para este tipo de modelos, a chegada -sobre todo dende o pasado ano- dunha ampla oferta de modelos, está a incentivar as vendas.

Con todo, circular co pracer de ter o ceo como teito é agora posible dende unha base de 15.000 euros. Un coche convertible consegue capturar esa sensación do vento soprándote na cara, facendo que te sintas máis en contacto coa estrada e a paisaxe que te rodea, e ao mesmo tempo manter todas as funcións dun coche convencional empregando teitos que se poden subir e baixar de xeito doado.

>> Con premer un botón, todo cambia e a condución pode pasar a ser algo bastante divertido

Os fantásticos deportivos e os belísimos roadster de antano deixaron paso a un bo número de utilitarios e compactos convertibles. Moitos dos modelos máis populares do noso mercado decidiron descubrirse con novas versións convertibles.

Podería dicirse que estes convertibles con teito duro son un deseño relativamente novo. Caracterízanse por ter un teito de aceiro de dous ou tres pezas que se prega de forma mecánica. Os teitos duros, ademais de posuír unha maior vida útil que un teito de tea e unha mellor protección fronte á chuvia e a neve, presentan a vantaxe de prestar un eficaz illamento contra o ruído no habitáculo. Emporiso, existen numerosos teitos duros que tamén incorporan un corredizo.

Deseñar un convertible non é tan sinxelo como cortar o teito e pór un anaco de tea abatible, hai que considerar outros factores. Un teito dun coche convencional é esencial na solidez do chasis, a función do teito será minorar os danos se o coche envorca ou que faga estraños movementos mentres está en marcha. En definitiva que o automóbil teña maior rixidez.

Así, construír un coche sen teito é algo semellante a construír unha ponte colgante sen cables. Deste xeito, a parte inferior da estrutura dun convertible debe ser debidamente asegurada e reforzada, é por este motivo polo que os coches convertibles adoitan pesar máis que os convertibles convencionais.

Ter un coche convertible é case como ter dous coches no mesmo garaxe: co teito subido, é igual de práctico que un coche calquera; con premer un botón, todo cambia e a condución pode pasar a ser algo bastante divertido.

Amais disto, hai que subliñar que non é un invento actual, pois xa en 1934 un dentista francés o patentou, mais a chegada de novos modelos está a revitalizar o segmento até multiplicar por máis de cinco as vendas destes vehículos.

Moitas marcas aproveitan un modelo de serie para facer unha versión "cabrio"

>> Os fantásticos deportivos e os belísimos roadster de antano deixaron paso a un bo número de utilitarios e compactos convertibles

Os deseñadores italianos sempre se sentiron atraídos por estes vehículos

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

Malia estas vantaxes, non todos os convertibles optan polo deseño con teito duro, por que?

Agora ben, ademais de ser considerablemente máis caros e reducir o escaso volume no maleteiro, os coupé-cabrio son escravos dunha estrutura retráctil que obriga a facer: por unha banda, parabrisas moi prolongados –feito que cambia de xeito radical a maneira de sentir o aire- e, pola outra, unha traseira máis longa do normal onde gardar as pezas do teito, ou ben sacrificar as prazas traseiras.

Porén, esas non son as verdadeiras razóns para os amantes dos coches convertibles, ou roadster (tamén coñecidos como spyder ou spider, e barchetta para os italianos). O motivo real é que os roadster son o modelo que cumpre con todos os requisitos dun auténtico convertible. Con estes termos denomínase aos cabrio deportivos bipraza equipados con capota de lona e, nalgúns casos, tamén cun teito duro desmontable, que representan a esencia deste tipo de automóbil.

De feito, canto máis exclusivo é o modelo, máis probable é que leve teito de lona. Entre as marcas de luxo máis ou menos alcanzables, Audi e Porsche dan as costas (polo de agora) ó teito ríxido, en tanto que BMW e Mercedes ofrecen tanto unha como outra solución: a Serie 3, o Z4 Roadster e a Clase CLK Cabrio empregan a lona; a Serie 6 e os Mercedes SLK e SL, o teito duro. O único convertible de Lexus, SC 430, e o de Cadillac, XLR, pertencen a este segundo club.

As marcas de gran luxo, Rolls-Royce e Bentley, só fabrican convertibles con capota de lona, feito que non só se explica por razóns de fidelidade a unha idea -que, en calquera industria, resulta sempre dubidosa- senón tamén estruturais e de estética, razóns vitais neste segmento.

Que podemos dicir... criticar a un convertible polas súas incomodidades é como desprezar a unha Harley Davidson polo son do seu motor ou o vento que pega na cara. Un cabrio achega sensacións que o afastan da funcionalidade práctica de calquera vehículo convencional. Como acontece con todo obxecto de moda, as molestias son parte do seu encanto. Se a iso lle sumamos a imaxe mítica dos convertibles -reencarnada para o século XXI en moitos modelos- a conclusión máis xusta para o Cabrio é dicir que é: un símbolo, un xoguete, un antollo... calquera cousa, menos un automóbil.

>> Antigamente eran considerados case un antollo ao que só un pequeno grupo de condutores, os máis podentes, podían acceder

Ti decides

INTERESACHE un convertible se...

- Buscas un coche moi persoal. Os convertibles son modelos frescos e moi divertidos, a combinación perfecta para esta época do ano.
- Queres paixón ao volante. Estes coches ofrecen unha condución excitante ao incrementar a sensación de velocidade.
- Gozas da paisaxe. Calquera pontón supón pracer máximo no ámbito polo que te despraces.
- Agardas causar sensación. Un convertible esperta atracción alí onde vai e, dende logo, é o coche ideal para saír de ligue.

NON CHE INTERESA un convertible se...

- Buscas un coche práctico e confortable. Ofrecen unha escasa habitabilidade, sobre todo en prazas traseiras, e un maleteiro moi reducido. O vento pode resultar tamén incómodo.
- Queres un vehículo de pouco consumo. Os convertibles amosan máis resistencia ao aire, polo que consumen máis combustible.
- Gozas do silencio. Circular coa capota elevada incrementa a sonoridade no habitáculo, sobre todo a velocidades superiores aos 120 km/h.
- Procuras un coche só para a cidade. Ao non ter a protección do teito, sufrirás en maior medida a acción dos limpadores de cristais e dos vendedores ambulantes. Ao aparcalo, extrema tamén a seguridade para evitar os roubos.

Convertibles e ocio e vacacións parecen ir da man

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

R'AUTOMÓVILES
Mantemento integral do automóbil
RR
San Marcos, 72 - 15890 - Santiago
Tfno.: 981 052 187
Móvil: 646 531 942

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

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

TEXTO: Ray Mosquera
FOTOS: Sprint Motor

KTM

Nacida para c

Dende 2003 que KTM nos vén amosando nos salóns prototipos de superbikes e deixándonos saber as súas intencións. Dentro do segmento naked atopamos a serie Duke –xa lanzada e con rotundo éxito-, KTM por fin ten decidido dar o pulo á categoría raíña e todo sen complexos. A RC8 é unha desas motos que non pasarán desapercibidas.
Só con botarlle unha ollada ó seu aspecto e ós compoñentes racing, fica delatada. Vai equipada cun motor bicilíndrico en V a 75º de 1.147 cc, que lle confire unha relación peso/potencia impresionante (1.4 kg/cv). Cun carácter seco, achega inxección keihin e unha caixa de cambio de seis marchas. Como detalle salientable, o silencioso vai debaixo do motor (na zona inferior do carenado) cunha saída lateral ben orixinal.

O deseño é agresivo e as liñas afiadas, case todos os seus elementos son regulables: estribos, guiador e pedais. A KTM RC8 preséntase cuns compoñentes e unha calidade de construción excepcionais. A horquilla, o amortecedor traseiro e o de dirección son de White Power; como vén sendo habitual na casa os freos van a cargo de Brembo. Monta diante dous discos de 320 mm con pinza de 4 pistóns e ancoraxe radial. Detrás, un disco de 220 mm. A KTM trae dous pistóns opostos. Outros aspectos que cómpre subliñar son: o chasis multitubular que pesa tan só 7 quilogramos e un espectacular basculante en aluminio ó estilo moto GP.

Ós mandos

Quen me ía dicir que ía entrar en KTM e saír cunha superbike… xa vedes, nunca é tarde. Como o propio slogan da marca di, a RC8 naceu para correr. Esta poderosa e radical monopraza ten a esencia dunha moto de carreiras: chasis, freos, suspensións… todo á última. Detalles en carbono, un grandioso basculante e pinas lixeiras; non hai dúbida: é unha pura sangue feita para a pista.

KTM España cedeunos unha unidade de RC8 para probar na nosa pista habitual, o circuíto Vasco Sameiro de Braga. Como xa vos comentei, todo é regulable na RC8, atopar unha postura cómoda é algo moi sinxelo, o seu estreito depósito é ideal para axustarse e colocarse nas tombadas. É moi compacta e curta, isto fai que se achegue máis a unha supersport ca unha superbike. Reacciona de xeito doado perante calquera orde, é directa e xira sen dificultade ningunha. A súa xeometría é idónea para circuíto mais, é esixente, hai que traballar con ela.

RC8
o circuíto

O reparto de pesos (53/47) - cargado máis no tren dianteiro- fai que teña unha tendencia a saírse da traxectoria. Así e todo, non cae con facilidade, hai que metela con decisión. Unha vez inclinados non hai problema, a súa estabilidade é notable. A patada do seu motor é contundente, avanza metros sen dificultade, a partir de 5.000 voltas xa hai moita chicha e remata estoupando a partir das 7.000 rpm. Corta a 10.500, onde as vibracións xa son notorias. Non é comparable en suavidade ós tetra japos; con todo, a moto voa se pasa dunha curva a outra en intervalos moi curtos, a súa aceleración mais o par son brutais.

Abofé que a RC8 se atopa coma na casa nos circuítos, non hai resto de dúbida de cómo iría na estrada. Ante os comentarios xerais que tachan á KTM RC8 de radical e practicamente unha carreiras cliente, decidín sacala en ruta, conformarme co estreito carril, co tráfico e ca lei de por medio.

Circulando en cidade, a postura, a relación de cambio, os tremendos freos… nada ten sentido, nada é coherente; esta moto é para darlle caña e non para ir ós recados, iso está clarísimo. Non me imaxino a ninguén mercando unha RC8 para outro propósito. Na autovía acontece outro tanto do mesmo, a autonomía da KTM é de arredor de 200 quilómetros e coincide ben para estirar as pernas e tomar un descanso. De maneira que nin máis radical nin menos que a competencia, todas as deportivas pecan do mesmo; nada novo, xa que existen con outro fin ben diferente ó de irse de ruta.

Hai que renderse ante a evidencia: en certos apartados frouxea, mais cando se colle unha boa estrada nacional con curvas –e na nosa Galicia hai abondas- pódeste permitir o luxo de experimentar unhas sensacións e unhas prestacións endexamais soñadas con outro tipo de moto. Coma sempre, todo ten un prezo: 16.027 euros.

Ficha técnica

Motor: 2cilindros, 4T, V75º
Cilindrada: 1.147 cc
Potencia: 113kw/154cv
Cambio: 6 velocidades
Chasis: Multitubular
Suspensión dianteira: Horquilla invertida WP USD Ø 43 mm
Suspensión traseira: Monoamortecedor WP monoshock
Peso: 188 quilogramos
Capacidade depósito: 16,5 l.

UROs contra a Sólidos e

TEXTO: María Solar
FOTOS: Urovesa

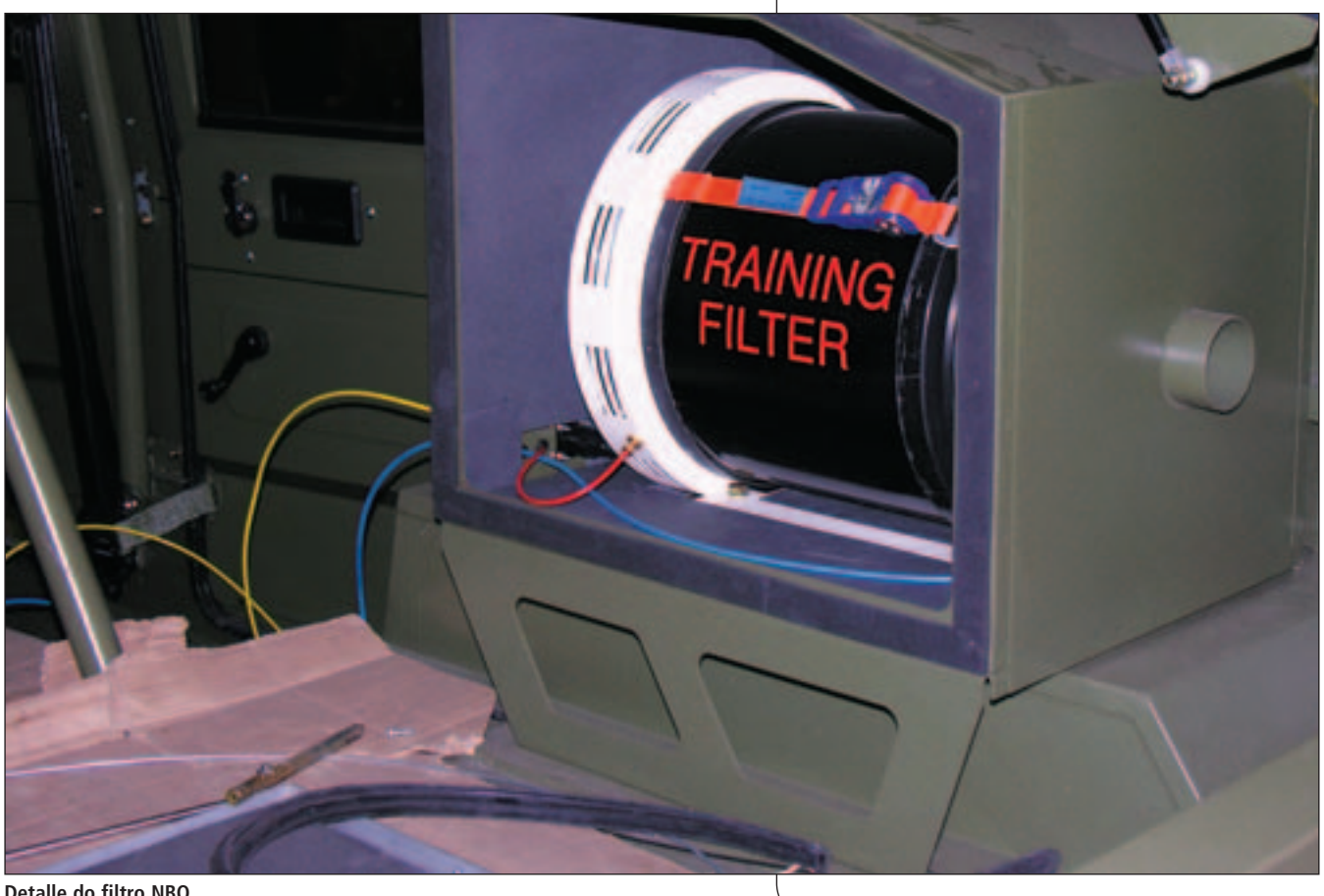
Modelo VAMTAC semellante ó adapatado á guera NBQ

Unha vez máis a marca santiaguesa demostra que está á altura dos máis grandes fabricantes producindo 40 unidades adaptadas contra a guerra nuclear, química e bacteriolóxica.

Cada vez son máis os exercitos do mundo que confían na firma compostelá UROVESA a construción dos seus vehículos militares, adaptados ós máis diversos usos e capaces de soportar condicións adversas, como moitas veces requiren as misións internacionais. Nos últimos meses un país membro da OTAN solicitou desta marca 40 vehículos catro por catro modelo VAMTAC adaptados á guerra NBQ (Nuclear, Química e Bacteriolóxica). O encargo supuña todo un reto para a empresa. O equipo de I+D+i investigou a maneira de dotar o vehículo dun sistema de protección NBQ que lle permitise moverse por zonas que poderían estar contaminadas e garantise a protección dos seus ocupantes. Todo o aire da cabina debe entrar filtrado, e procúrase no interior unha sobrepresión de aire, de maneira que a presión dentro do habitáculo é superior á do exterior. "Basicamente consiste en catro elementos: un prefiltro, o filtro NBQ, un compresor e o panel de control do interior. O aire entra na cabina a través do prefiltro e o filtro, despois presurízase e o panel de control ofrece en cada momento información sobre o sistema e a presión" explica Justo Sierra, director de Marketing de Urovesa.

a guerra NBQ diferentes

Para conseguir un funcionamento óptimo, foi preciso cambiar parte do deseño das cabinas dos VAMTAC, detectar as zonas que non eran completamente estancas e modificalas. Houbo que selar portas, ventás e calquera entrada de aire e realizar probas estáticas e dinámicas en desprazamento por zonas abruptas. "Tivemos que facer unha máquina específica de medición de fugas de aire porque inicialmente non sabiamos onde podía haber puntos críticos", comenta Justo Sierra. Tralo proceso de probas cos prototipos comprobouse a efectividade do mecanismo deseñado.



Detalle do filtro NBQ

Competir innovando

Dende 1981 Urovesa vén labrando un oco no mercado internacional de vehículos catro por catro. Episodios como o que recentemente protagonizou Santana coa paralización de gran número de unidades todoterreo por problemas técnicos, confirman a Urovesa como unha empresa sólida que fabrica vehículos de alta mobilidade con grandes prestacións ata nas condicións máis adversas. Pero un dos puntos fortes da empresa é a súa capacidade para adaptarse ás necesidades do cliente deseñando e construíndo vehículos para usos especiais, desde ambulancias blindadas ata vehículos militares ou contra incendios, hoxe presentes nos parques de bombeiros da maior parte das comunidades autónomas. "Para as grandes marcas non é doado pararen a súa cadea de produción para facer un vehículo singular ou unhas ducias de unidades de vehículos adaptados; nós si podemos", sinala Justo Sierra, director de Marketing de Urovesa. Esta capacidade foi clave á hora de poder desenvolver este novo produto militar.

>> Un país membro da OTAN solicitou desta marca 40 vehículos 4x4 modelo VAMTAC adaptados á guerra NBQ (Nuclear, Química e Bacteriolóxica)

Nuevo Passat CC.

Ahora hay una decisión menos que tomar: Coupé o Sedán.

Equipamiento de serie del Passat CC: llantas de aluminio de 17", faros Bi-Xenon autodireccionables, asientos deportivos tapizados en piel y Alcántara, climatizador Bi-zona, volante multifunción de piel, neumáticos "mobility tyre" con protección antipinchazos, control de velocidad Tempomat, radio CD-mp3 con pantalla táctil en color y cargador de 6 CD's integrado, sensor de lluvia, encendido automático de luces, 6 airbags, ESP, ABS, EDS, ASR y MSR.

Gama de motores: 2.0 TDI 140 CV, 1.8 TSI 160 CV, 2.0 TSI 200 CV y 3.6 V6 FSI 300 CV.

Passat CC

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

Gama Passat CC: consumo medio (l/100 km): de 5,8 a 10,1. Emisión de CO_2 (g/km): de 153 a 242.

39 Rali de Ferrol

Salvado da debacle

TEXTO E FOTOS:
Miguel Cumbraos

Cheirábase que as especiais ferrolanas ían ser duras, pero quizáis non tanto. Baixas e máis baixas no último rali galego para o actual nacional, saldado coa vitoria de Monzón. O isleño volveu gañar no noso asfalto e pasa a liderar a xeral provisional.

Sabía que non podía fallar e empezou marcando os mellores cronos. Así planteou a proba García Ojeda, que igualmente veu como pilotos chamados a pelexar polos postos de adiante ían caendo. Vallejo (embrague), Fuster (motor), Víctor Senra (caixa) e Óscar Garre (centraliña) decían adeus nas seccións matinais. Camiño expedito para o cántabro? Parecía que si, pese a que Monzón estaba somentes a doce segundos coas cinco especiais de tarde por diante. Pois non: penalización inicial e problema eléctrico acabaron co rali para o oficial de Peugeot España nos primeiros compases da parte vespertina. O relevo recolleuno o único S2000 en carreira, o 207 satélite de Luis Monzón, que deste xeito repetía a vitoria obtida en Ourense e saltaba á cabeza do liderato no nacional. Pese a graves problemas de embrague ó final da terceira sección, os irmáns Burgo leváronse a segunda praza absoluta, tras asinar unha gran carreira, precedendo a Hevia, que case ten no seu peto a EVO Cup.

Certas circunstancias facilitaron a vitoria de Aquilino Sánchez na Copa Suzuki

Completa carreira de Joan Vinyes, sin rival entre os R3

"Pipo" López e Iván Gómez seguen liderando a Challenge Noroeste

Boas performances igualmente de pilotos como Vinyes, primeiro na Challenge Clio R3, ou Alberto Meira, que sufriu diversos problemas mecánicos durante o día. Muñiz, primeiro na Produción, Márquez, Blach, Pardo, vencendo o Trofeo Subaru, e o naronés Rico, gañador do grupo A, pecharon a lista dos dez primeiros. Na curta lista de 41 supervivintes –dos 85 autorizados a competir– estaban igualmente Hernán (vencedor do Trofeo Nissan e dos GT), Ferreiro (líder en históricos), Aquilino Sánchez (gañador do Trofeo Suzuki), Cousiño (primeiro no autonómico) e Castor Ortega (o mellor nos clásicos de Regularidade).

Cousiño e o seu Lancer lideraron o apartado autonómico

Monzón volveu a vencer en Galicia e lidera agora o estatal

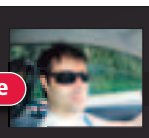
Tras unnha intensa pelexa Álvaro Muñiz levouse o Trofeo de Producción

Clasificación final

Posto	*Equipo*	*Vehículo*	*Tempo*
1º	Monzón-Deniz	Peugeot 207 S2000 (1º grupo N)	1:57:54.4
2º	Burgo-Burgo	Mitsubishi Lancer Evo IX (1º Copa de España de Grupo N)	1:59:30.5
3º	Hevia-Iglesias	Mitsubishi Lancer Evo IX (1º EVO Cup)	2:00:38.4
4º	Vinyes-Mercader	Renault Clio R3 (1º Challenge Clio R3)	2:01:54.9
5º	Meira-Bañobre	Mitsubishi Lancer Evo IX	2:02:28.2
6º	Muñiz-Blanco	Mitsubishi Lancer Evo IX (1º Trofeo Producción)	2:03:55.4
7º	Márquez-Goñi	Mitsubishi Lancer Evo IX	2:06:24.9
8º	Blach-Souto	Renault Clio R3	2:07:25.2
9º	Pardo-Maguregui	Subaru Impreza WRX (1º Trofeo Subaru)	2:07:41.9
10º	Rico-Castro	Citroën C2 (1º grupo A)	2:07:46.8

Ata 41 clasificados

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



Iván Marante

Reportaxe gráfica

V Subida A Bola

A primeira praza en turismos foi para Manuel Senra

"Kude" aproveitaba o abandono dos fórmula Outeda para subir ao segundo chanzo do podio

Benito Varela non tivo rival e conseguía vencer na proba de A Bola

Do abandoo dos fórmula Outeda tamén saíu beneficiado Paredes que rematou terceiro

I Rali da Ulla

Roi Rodríguez perdeu a segunda praza do trofeo no último treito e quedou terceiro a menos de un segundo de Grandal

A primeira posición da RACC foi para Pablo Pazó, que dominou a proba de principio a fin

David Grandal conseguíu superar a "Roi" no último treito do rali e finalizou segundo no trofeo

David Grandal conseguíu superar a "Roi" no último treito do rali e finalizou segundo no trofeo

Fantástico Moisés Neira, cuarto na xeral

Agosto soa a vacacións, a calor, a traballo que vai ó ralentí ou que se para… E tamén, no eido do motor, certas carreiras que achegan -neste oitavo mes do ano- a competición á quen a vive dun xeito ou doutro.

Mundial de ralis

Un paso máis

Loeb vén de vencer un rali especial

Kenett Ericsson, sueco, foi o primeiro non escandinavo en vencer en Finlandia

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

Un dos casos máis singulares é o rali de Finlandia, antes coñecido como 1000 Lagos agora co nome do país escandinavo. Especiais sobre chan de terra rapidísimos, pulos e máis pulos, velocidades de vertixe, carreiras entre árbores, público fiel e ben situado. É un desas mangas lendarias, instauradas, que nos deixa imaxes fermosas e espectaculares.

Porén, se algo caracteriza á proba finesa é o dominio dos locais, dos verdadeiros especialistas sobre o complexo percorrido. Nas cincuenta e oito edicións disputadas até o de agora, só cinco excepcións confirman a regra. Dominio incontestable nestas case seis décadas de homes coma: Lampinen, Makinen pai, Waldegaard, Alen, Milkkola, Kannkkunen, Makinen fillo; sendo o rei o retirado Grönholm, que o venceu en sete ocasións.

Eses logros permitidos ós pilotos non do país son cinco, ningún deles foi quen de repetir. Comezou o sueco Kennett Ericsson, que impuxo un Lancer Galant na edición de 1989. Seguiuno Carlos Sainz -o primeiro latino- en 1990, imitándoo o francés Didier Auriol dous anos despois. E fíxose agardar a cuarta, que chegou no 2003, da man do estoniano Markko Martin, copilotado polo tristemente desaparecido Michael Park.

O 2008 vén de engadir unha nova, que non podería ser para outro piloto que non fora Sébastien Loeb. O galo de Citroën na procura dun novo título mundial –que este ano se lle resiste – fíxose coa vitoria despois dunha emocionante pelexa co home de Ford, Mirkko Hirvonen. E un paso máis na carreira do francés, que ten pendente tan só Gales na súa listaxe de ralis non gañados.

Carlos Sainz levouse este rali en 1990

O logro imposto por Sainz proseguiuno Didier Auriol dous anos despois

Un afinado Focus deulle a vitoria ó estoniano Martin no 2003

TU BODA

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

I Rali Comarca da Ulloa

A tiro de pedra

TEXTO E FOTOS:
Miguel Cumbraos

Sabedores da inicial penalización dos irmáns Vallejo, Pedro e Marcos Burgo non tomaron riscos innecesarios. A súa vitoria, quinta do ano, dalles matematicamente o título galego do presente ano.

No seu retorno ós ralis –Noia foi a súa anterior participación– Senra amosou falta de inactividades. Pese a iso foi segundo e lideoru o grupo X co seu sempre agardado 306 Maxi.

Tamén as mínimas diferencias marcaron o desenvolvemento do Trofeo Driver. O vigués Da Costa e o compostelán Munín –na foto– levároronse as honras dos primeiros respectivos lugares.

Non faltou emoción no Volante RACC. Poucos segundos de marxe e nova vitoria de Pablo Pazó, que recuperou deste xeito a senda das vitorias na oferta multimarca.

Completísimo rali do lucense Moisés Neira. O seu pequeno Honda Civic foi a sensación do rali, conseguindo meterse cuarto da xeral absoluta.

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Iniciativas que se aplauden

No consolidado calendario galego de ralis, con algunha que outra proba tipo Guadiana que vén e vai, rumoreabase xa dende hai tempo o interese por certas novas mangas. Sonou a zona de Melide, tamén a comarca de Sarria quería o seu. Pero finalmente, polo menos de momento, foi a Ulloa lucense quen fixo realidade a súa.

O empeño de Luis Vilariño, o apoio dos alcaldes de Palas, Antas e Monterroso, e o patrocinio de, fundamentalmente, diversas administracións, tiraron para diante dun rali ubicado nunha zona moi céntrica de Galicia e que aportaba á provincia de Lugo unha nova cita con esta modalidade.

Carreiras e difusión dunha zona que a literatura naturalista de Emilia Pardo Bazán fixo popular e que ten moitos tesouros que descubrir. Nova manga, que como é normal, sufriu os normais problemas de xuventude. E polo que se ve dende as altas esferas, esperanzas dunha continuidade. Boa nova que contraresta con algúns dos clásicos desta esquina do Atlántico que arrastran graves problemas económicos.

AD Grupo Regueira
C/ VIA EDISON, 54 - POL. DEL TAMBRE
15890 SANTIAGO (A CORUÑA)
Telf.: 981 578 066 - Fax: 981 563 090
www.adgruporegueira.es
comercial@regueira.com
ad

Valencia STREET Circuit

Cada vez con máis experiencia e ben encamiñado á Fórmula 1, Jaime Alguersuari obtivo unha contundente vitoria na primeira carreira de F-3.

Non foi esta a fin de semana de Abadín. Accidente en adestramentos, avaría na primeira manga e décimo quinto na segunda, bagaxe do ourensán.

Cada vez con máis experiencia e ben encamiñado á Fórmula 1, Jaime Alguersuari obtivo unha contundente vitoria na primeira carreira de F-3.

De menos a máis o lucense Alonso acadou a súa mellor actuación do ano, obtendo os seus primeiros catro puntos.

O Ferrari suízo de Faasler e Moser venceu na primeira cita do Open GT.

Mar e motor

Correndo, correndo

Chegou o día e o tan falado circuíto urbano de Valencia fíxose realidade. As esixencias federativas en materia dunha proba de lume permitiron a pilotos de F-3 e GT inaugurar un trazado onde o mar cobrou especial relevancia e que a finais deste mes será o epicentro da F-1, coa celebración do Gran Premio de Europa.

Correron –e moito, pois rápida é esta pista– os monoprazas e grandes turismos que acenderon o primeiro semáforo en verde. E tamén o fixeron os organizadores, que centraron todos os seus esforzos a prol da seguridade, o elo determinante hoxe en día nunha proba de motor. E como se agardaban, diversos problemas de xuventude que deberán ser corrixidos de cara á grande cita co *Continental Circus*.

Á imaxe das pistas americanas, dígase Detroit ou Long Beach, o trazado mediterráneo conxuga altas velocidades, boas escapatorias, freadas tardías e moito muro separador. É o derradeiro circuíto en chegar á nosa oferta, neste caso un non permanente e estruturado para acoller ás máis altas categorías. Por diante, aínda moito traballo para pulir e obter -salvando as distancias- o glamour e o encanto do que podería ser o Montecarlo español.

Brillante nun universo masculino, a suíza Natacha Gaghnang asinou dous podios que lle permitiron liderar de xeito absoluto a xeral dos monoprazas.

Para contrarrestar, dominio Porsche na segunda, da man do 997 RSR de Lietz e Roda.

Ben accidentada foi a segunda carreira, vencida no derradeiro intre por Sánchez Flor, do equipo local de Adrián Campos.

Profetas na casa, os valencianos Pampló e Julia, leváronse un dos triunfos na categoría GTS.

As penalizacións impostas pola organización minguaron os resultados de Celso Míguez, que malia todo foi sétimo na primeira carreira.

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

Nuevo modelo Piaggio M500, sin carnet.
DISTRIBUIDOR OFICIAL PIAGGIO

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvador, nº 23 -
Tfnos: 981 570 182 / 981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498
Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing

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

V Rali Sur do Condado

O mesmo de (case) sempre

De novo os irmáns Burgo amosáronse intratables no asfalto galego. Quinta manga do exercicio e cuarta vitoria para os lucenses. Un terceiro posto nun rali de coeficiente medio podería darlle xa o título.

Máis emoción imposible no Volante RACC. Un tempo fantástico de Rodrigo Rodríguez deulle o triunfo na derradeira especial. Reforzouse, deste xeito, o liderazgo do pontearean nesta oferta multimarca.

Constante foi tamén o batallar de Pablo Rey e Fernando Rico na procura dun posto de podio. Ámbolos dous aproveitaron o retraso de Vilariño, sendo para o primeiro a praza máis baixa entre as de honra.

Algún problema mecánico non impediu a Alberto Meira acadar un bo rali na proba de casa. O de Vincios liderou sen complicacións o grupo N e escoltou a Burgo dende o segundo chanzo do podio.

Na liña Burgo, o Ford Puma de Pérez Dacosta volveuse a presentar invencible no Trofeo Driver. Os esforzos dos seus rivais non puideron co gran rodar do piloto vigués e a súa coñecida mecánica.

Parque Pechado

Por Miguel Cumbraos

Outras frontes

Ao ritmo que vai o galego de ralis o título absoluto pode quedar decidido un pouco máis aló da súa metade. Facendo cálculos (e sempre en función dos resultados que acaden Vilariño e Meira) os irmáns Burgo poderían sentenciar mesmo na propia casa, cun posto entre os tres primeiros na cita de setembro, o Rali San Froilán.

Se seguise o guión normal, os das Candelas obterían un título altamente buscado, malia que non fose o seu obxectivo principal nos últimos anos. Neste caso, o interese comercial dos seus patrocinadores mudou a formulación, visto o gran seguimento que ten o noso campionato tanto por parte do público coma pola da prensa.

De tódolos xeitos, o noso certame non só vive de títulos absolutos. A lume de biqueira está o grupo N: Rey liderando, Vilariño e Meira axexando todo o que poden. Tampouco falta gramo ningún de emoción nas promocións existentes, onde se roda a gran nivel. As vindeiras mangas do ano -espalladas nas provincias de Lugo, Ourense e A Coruña- poderán ofertar carreiras de alta intensidade.

Vitoria de Jaguar

A edición preparada este ano polo Club galego de automóbiles antigos para a súa grande edición da ruta galega por excelencia de clásicos, percorreu durante 5 días as estradas galegas para unir Vigo con Santiago, dando unha voltiña por Boiro, Noia, a Serra, Santa Comba, Carballo, Caión, Razo, Buño, San Adrián, Malpica, Corme, Ponteceso, Cabana, Laxe, Vimianzo, Camariñas, Muxía e Touriñán, é dicir unha ruta completa pola Costa da morte que resultou espectacular para os participantes nos 25 coches de tales ousados. Veu resultar nas emblemáticas prazas de praterías e obradoiro na capital onde se puderon observar como fin de festa estas xoias do patrimonio galego.

Jaguar MK VI de 1953 de José Vilas Villanueva, 2º posto

Formidábel Jaguar XKMK IV de 1948 de Abelardo Martínez Lamas

TX: Juan M. Pérez
FOTOS: Versal

O pontevedrés Sr. José Tomé García ao volante do seu Opel rá de 1925 levou o vehículo de maior idade. Seremos inxustos en non mencionar a todos, pois todos eles merceriano, mais nesta edición destacaremos por diversos motivos ao redondelán Sr. José Luis Alén Pazos co seu Vauxhall DX 14 de 1936, o Sr. Martínez Domínguez con Citroën 11 BL cabrio, ou o Sr. Abelardo Martínez Lamas cun precioso Jaguar XKMK IV de 1948.

Ambiente dende o posto de condución dun Jaguar MK II de 1958

O título desta pequena crónica non é porque sexamos adeptos incondicionais de Jaguar, que non, mais hai que recoñecer que este fabricante inglés e os donos dos seus coches consiguen que todas as olladas vaian tras deles. Será por a facilidade de atopar todo tipo de recambios na "pérfida Albion", ou pola existencia de potentes clubes da marca, ou simplemente por existiren magníficos restauradores que fan marabillosas restauracións. O caso é que ano tras ano un novo Jaguar ben sorprendernos en elegancia. Diso se trata.

Segue na páxina 10