Ciclistas 2.0

Revista de la
Asociación de Ciclistas
Profesionales
nº 26, Abril 2015

En la primavera ciclista brotan los primeros grandes triunfos

▶ La Vuelta al País Vasco toma el relevo de la Volta a Catalunya como prueba por etapas de esta época en la que también destacan importantes clásicas.

Educación vial

▶ La Comunidad de Madrid amplía el horario para acceder con la bici al metro

Formación

▶ Cofidis impulsa la actividad deportiva en escolares de Primaria

Motor

▶ El Audi TTS Roadster llega al mercado español

Y ADEMÁS: NOTICIAS, AUTOMOCIÓN...

La Vuelta al País Vasco toma el relevo de la Volta para preparar el asalto a las grandes rondas

Los meses de primavera se llenan de grandes competiciones ciclistas. Tras la interesantísima Volta a Cataluya inaugura este mes la Vuelta al País Vasco. Junto a estas pruebas con etapas, han seguido disputándose las grandes clásicas, como el Tour de Flandes o el GP Indurain.

Nairo Quintana es el gran favorito de la Vuelta al País Vasco, que se disputará en la primera semana de abril.

Con diecinueve equipos y un nivel medio de corredores muy alto, esta prestigiosa competición se convertirá en un reto para el equipo Movistar.

Entre los rivales del colombiano figuran nombres como Kwiatkowski, Peraud, Pinot o 'Purito'. Sin duda, nombres destacados para dar el habitual espectáculo de cada año a primeros de abril sobre un exigente recorrido que tiene en la subida a Arrate del final de la cuarta etapa, la crono final y las 'trampas' preparadas por la organización -cortas pero verticales cuestas que pueden romper la carrera- sus puntos claves.

Recientemente también hemos vivido grandes duelos en la Volta a Cataluña. Alejandro Valverde fue uno de los grandes protagonistas: "Ha sido una Volta realmente dura, tanto en el ritmo de carrera -todos los días se ha ido muy, muy rápido- como en lo emocional, con la dura caída de Pablo. Irnos de aquí con tres victorias de etapa y el segundo puesto en la general… no se puede pedir más. Ha sido una carrera realmente igualada, donde quizás se podría haber visto más movimiento, pero con las fuerzas tan parejas todo ha ido a base de bonificaciones. Ha sido, en cualquier caso, muy espectacular, más emocionante de lo apagada que podía parecer con la fuga del primer día. A lo mejor sin la caída podría haber estado en la primera posición, pero me quedo con lo conseguido; con el nivel que había, ya era difícil lograr un triunfo, no hablar ya de tres. Hay que estar muy contentos".

Además de las rondas por etapas, también se acaba de disputar el GP Indurain, donde venció Vicioso, escoltado por los hombres de Movistar Izaguirre y Beñat.

Por otro lado, El noruego Alexander Kristoff (Katusha), de 27 años, no ganó en un esprint masivo. Como los grandes y ausentes campeones del Tour de Flandes, atacó de lejos, a casi 30 kilómetros de Oudenaarde, junto con Niki Terpstra (Etixx) y lo fulminó en la llegada con su arrancada a 200 metros.

También ha sido protagonista el noruego Alexander Kristoff, que ganó dos etapas seguidas en los Tres Días de la Panne, donde también se vistió de líder.

La sombra del 'dopaje mecánico' vuelve a aparecer tras un artículo de 'L'Equipe'

L'Équipe publicó el 2 de abril una doble página sobre dopaje tecnológico, con un contundente titular: "Motores en las bicicletas, ¿una bomba de efecto retardado?". Para apoyar su información, el diario francés habló con un ingeniero húngaro que se dedica a la fabricación (una docena al año) de estos aparatos, Istvan Varjas. Según este especialista, los motores se usan desde 1998 y su evolución ha sido tal que no se detectan en la actualidad: "Son totalmente silenciosos e ilocalizables para los mecánicos. Disponen de distintas medidas de potencia y de mayor o menor autonomía".

MOTEUR dans les vélos, une BOMBE à retardement ?

Le mystérieux Istvan Varjas

« Un problème très sérieux »

El periódico especula sobre su ubicación en las bicis: desde los cuadros hasta, lo más probable, los bujes de las ruedas. Tendrían el tamaño de un stick USB y estarían conectados con el pulsómetro de los corredores. Así, podrían entrar en acción como una ayuda suplementaria.

Caja Rural, Cofidis, Colombia, Europcar y MTN Qhubeka, en la Vuelta

Caja Rural, Cofidis, Colombia, Europcar y MTN Qhubeka son los equipos invitados para participar en la edición 2015 de la Vuelta a España, los cuales se unirán a los 17 conjuntos del World Tour para disputar la carrera entre el 22 de agosto y el 13 de septiembre: Movistar, AG2R, Astana, BMC, Etixx - Quick Step, Francaise des Jeux, IAM Cycling, Lampre, Lotto Soudal, Orica GreenEdge, Cannondale - Garmin, Giant - Alpecin, Katusha, Lotto NL-Jumbo, SKY, Tinkoff - Saxo y Trek Factory Racing.

Cofidis impulsa la práctica deportiva entre los niños de Primaria

La iniciativa, impulsada por la ACP, la Volta y Cofidis, quiere enseñar educación vial y hábitos saludables a los niños a través de sesiones teóricas y del fomento de la práctica deportiva.

Durante el pasado mes tuvo lugar la primera edición de la "Volta Jove", que permitió la participación de 80 escolares catalanes en el recorrido de los últimos tramos de algunas de las etapas de la *Volta Ciclista a Catalunya*, que se celebró del 23 al 29 de marzo. Esta iniciativa, impulsada por la ACP (Asociación de Ciclistas Profesionales), la Volta y Cofidis, se complementa con las Aulas Ciclistas, donde durante los meses de marzo y abril se impartirán formación sobre educación vial y hábitos de vida saludables en niños de escuelas de Primaria.

Las Aulas Ciclistas se llevan a cabo en 7 escuelas, y en ellas se formarán 1.200 niños de 5º y 6º de primaria. Las Aulas combinan sesiones teóricas sobre temas de educación vial con sesiones prácticas realizadas en los patios de los colegios, donde los niños ponen en práctica lo aprendido durante las sesiones teóricas a través de un circuito en bicicleta que simula la circulación urbana. Además, se explica a los niños la importancia de tener unos hábitos correctos de vida saludable, como una alimentación sana y ejercicio físico regular. Josep Jofré, ex ciclista profesional y monitor de esta iniciativa, destaca que "los niños se muestran muy ilusionados con las Aulas Ciclistas porque aprenden cosas nuevas y pueden ir en bicicleta dentro de la escuela, lo que no hacen habitualmente. Además, las escuelas se implican en gran medida en la actividad porque transmite responsabilidad a los niños a la hora de ir por la calle, en una edad en la que muchos empiezan a ir solos a la escuela".

En la segunda parte, 80 niños seleccionados en las Aulas Ciclistas participarán en la Volta Jove, y competirán recorriendo en bicicleta el último kilómetro de las etapas de Girona (miércoles 25 de marzo) y Barcelona (domingo 29 de marzo). Los ganadores de cada tramo subirán al podio donde se les hará entrega de los trofeos, y más tarde volverán a subir para acompañar al ganador de cada etapa de la *Volta Ciclista a Catalunya* en la entrega de premios. El presidente de la Volta, Rubén Peris, comenta que "es una gran iniciativa que permite acercar el deporte a los niños, en concreto el ciclismo que aglutina a toda la familia en una misma actividad. Con la Volta Jove concienciamos a los niños a saber circular por la vía pública y a su vez potenciamos el uso de la bicicleta en la ciudad."

La *Volta Jove* permitirá a 80 niños hacer parte del recorrido oficial de la *Volta a Catalunya* y suban al podio con los profesionales

En el proyecto colaboran la Generalitat de Catalunya y la Federació Catalana de Ciclisme, que junto con Cofidis y el resto de instituciones impulsoras del proyecto, buscan educar a los más pequeños en temas tan importantes como el deporte y la educación vial. En palabras de Juan Sitges, director general de Cofidis, "es un orgullo para nosotros colaborar en este proyecto, que tiene el objetivo de transmitir valores educativos a los escolares y fomentar la práctica del deporte ciclista, con el que Cofidis mantiene una relación muy estrecha, desde la base".

ACERCA DE COFIDIS

Cofidis (www.cofidis.es), con sede social en Cornellà, opera en España desde 1990. La entidad es especialista europea en financiación a particulares, con créditos al consumo y para financiar proyectos, concedidos tanto de forma directa como a través de intermediarios. En España, Cofidis tiene un volumen de riesgo vivo de 981 millones de euros (según datos de diciembre de 2013) y cuenta con más de 750 profesionales en plantilla. Su origen se remonta al año 1982, en Francia. Además de en estos dos países, el Grupo Cofidis está presente en Bélgica, Italia, Portugal, República Checa, Hungría y Eslovaquia. Sus accionistas son Credit Mutuel, la mayor entidad francesa de banca minorista, y Argosyn, la sociedad que agrupa las actividades financieras y de comercio electrónico BtoB del Grupo 3Si.

Madrid amplía el horario para acceder con bicicleta al metro

Con el objetivo de fomentar en la región el uso del transporte público y de la bicicleta, la Comunidad amplía 6,5 horas al día la posibilidad de meter las bicis en los vagones de metro.

La Comunidad ampliará, a partir del próximo 1 de abril, el horario de acceso de bicicletas a la red del suburbano con el objetivo de fomentar en la región el uso del transporte público y de la bicicleta, reforzando así la apuesta de la Comunidad de Madrid por la movilidad sostenible. Así lo anunciaron el consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, Pablo Cavero y el consejero de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio, Borja Sarasola.

Cavero explicó que hasta ahora la entrada con bicicleta en la red de Metro sólo podía hacerse sábados, domingos y festivos a lo largo de todo el horario de servicio del suburbano, y de lunes a viernes de 10 a 12:30 y de 21 hasta el cierre de servicio. Ahora se incluyen todas las horas del día excepto las horas punta (7:30-9:30, 14:00-16:00, 18:00-20:00), es decir, 6,5 horas más al día, evitando los momentos en que se registran mayor número de viajeros en los trenes.

El personal de la estación facilitará el acceso de los viajeros con bicicleta a través de los portones o pasos para personas de movilidad reducida. Cada viajero podrá portar una única bicicleta, y, en caso de que se produzca algún acontecimiento extraordinario en la red, que dificulte el tránsito y la movilidad de personas dentro de las instalaciones fuera de las horas punta, el personal de las estaciones podrá impedir el paso de las bicicletas en aras de asegurar la movilidad dentro de la red.

El consejero de Transportes detalló algunas de las normas que debe cumplir el ciclista cuando se mueva con su bicicleta por las instalaciones y en los vagones de los trenes de la red de Metro de Madrid. Así, no podrán conducir su bicicleta dentro de las instalaciones de la red y tendrán que realizar sus trayectos en los coches más cercanos a las cabinas de conducción, permitiéndose únicamente dos bicicletas por coche. Con estas medidas se asegurará que los viajeros transiten por las instalaciones y los trenes con la máxima seguridad.

Los usuarios sí podrán transportar sus bicicletas en las escaleras mecánicas, pasillos rodantes y ascensores, siempre que el grado de ocupación de dichas instalaciones lo permita y sin ocasionar molestias a otros usuarios. El viajero portador de bicicleta será responsable de la custodia y cuidado de la misma, evitando en sus desplazamientos cualquier molestia al resto de usuarios. Los usuarios sí podrán transportar sus bicicletas en las escaleras mecánicas, pasillos rodantes y ascensores, siempre que el grado de ocupación de dichas instalaciones lo permita y sin ocasionar molestias a otros usuarios.

La Comunidad habilita un arcén seguro bajo el aeropuerto

Gracia a los argumentos empleados por la ACP, la Comunidad de Madrid ha habilitado un arcén seguro para los ciclistas en el túnel de la M-111, bajo las pistas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid–Barajas, en ambos sentidos. Con esta iniciativa el Gobierno regional persigue mejorar la seguridad de los 850 ciclistas que cada mes circulan por este túnel, reservándoles una zona específica para ellos con todas las medidas de seguridad.

Los trabajos incluirán la colocación en el arcén derecho del túnel de un borde compuesto por hitos de baliza abatibles, que permitirán separar la calzada del arcén bici sin impedir que en caso de avería o incidencia puedan estacionar en él los vehículos que lo necesiten.

Para ello se dejarán algunos tramos sin hitos, especialmente en las inmediaciones de las puertas de emergencia.

Por otro lado, la actuación incluye la colocación en el pavimento, entre la marca vial y los hitos, de una doble fila de captafaros reflectantes cada cinco metros. También se repintará la marca vial exterior con resaltos, para avisar a los conductores en caso de invasión de arcén; se señalizará el pavimento del arcén bici con pictogramas; se instalarán carteles de arcén bici en las entradas del túnel y se pintarán los bordillos de la acera existente en blanco y negro.

En total, se van a colocar 470 hitos, 2.144 captafaros, 2 carteles informativos y 26 pictogramas, y se van a pintar más de 5.000 metros con pintura blanca. La actuación se desarrollará en un plazo de tres a cuatro semanas.

Asimismo, se tendrá en cuenta la presencia de este arcén bici en el Manual de Explotación del Túnel, estableciendo nuevos umbrales de emisión de CO_2, realizándose desde el Centro de Control del Túnel un control continuo muy estricto de estos valores para evitar que los ciclistas circulen por encima de los límites adecuados.

Entrevista a
José María Caroz

“El ciclismo actual es más egoísta”

José María Caroz (Barcelona, 1960) fue uno de los primeros presidentes de la ACP. Corrió dos temporadas como profesional, una en el Kelme y otra en el Dormilón. En su época, fue uno de los pocos ciclistas del pelotón que estudiaba con una licenciatura. De Derecho, en su caso. Así que, cuando colgó la bicicleta terminó la carrera y se puso al frente de un despacho de abogados donde, asegura, siempre hay ciclistas. Su pasión por este deporte se mantiene hoy muy viva.

¿Qué recuerdos tiene de su etapa al frente de la ACP?

Fui presidente desde 1989 hasta 1994. Después de dejar el ciclismo profesional volví para acabar la licenciatura de Derecho. Al hacer la mili en Madrid y estar corriendo con la U.C. Fuenlabrada-Otero coincidí en el equipo con gente como Martínez Oliver y entrenaba en ocasiones con el grupo de ciclistas madrileños de Chozas. Éstos, posteriormente tuvieron la idea de que tenían que poner al frente de la asociación a alguien que procediera del pelotón. Es decir, estaba en el momento y lugar adecuado. Sabían de mi talante reivindicativo y por eso me propusieron que me hiciera cargo de la situación.

¿Qué ha cambiado en el ciclismo desde su época como presidente de la ACP?

Mucho y espero que para bien. Cuando yo asumí la presidencia los contratos eran federativos, con cláusulas draconianas por parte de equipos: no se cobraba premios, no había convenio colectivo ni Seguridad Social. El ciclismo, quitando las tres figuras, era considerado… no era considerado, mejor dicho. ¡Ni siquiera tenían los derechos de cualquier trabajador por cuenta ajena!

Tuve enfrentamiento fuertes con equipos y organizadores hasta que conseguimos el primer convenio colectivo, la integración de los ciclistas profesionales en la Seguridad Social, el reparto de premios de las carreras, etc. Hubo un salto cualitativo a nivel de derechos. Además, servimos de imagen a nivel internacional, lo que conllevó que arrastrásemos a otros países con las mismas reivindicaciones.

Gracias a esa mentalidad pude formar un equipo de personas con Eduardo Esteban, Daniel Malbranque y Pablo Arregui, básicamente, y gracias a una generación de ciclistas como Indurain, Delgado, Lejarreta, Cubino, etc. Los ciclistas se dieron cuenta de que podían ser dueños de parte de su futuro gracias a que las figuras se sentían respaldados por los corredores de su equipo y viceversa.

Si tuviera que volver hoy, ¿en qué incidiría?

En convencer a los corredores de que gran parte de la situación actual que tienen es culpa y responsabilidad suya. Han perdido una cierta perspectiva del tiempo, del bien en conjunto. Tengo la sensación de que el ciclismo actual, pese a tener muchos más medios económicos (en los 90 algunos ganaban apenas para mantenerse) son más egoístas que en el pasado. Esperan que sean terceros quienes les resuelven su situación. Creo que son bastante menos solidarios entre ellos.

Usted ha proyectado parte de su trayectoria profesión a la seguridad vial. ¿Por que eligió ese camino?

La vida te lleva a sitios insospechados. Dado mi condición ex ciclista y conocimiento de ese campo, sin pretenderlo inicialmente me he especializado en temas de responsabilidad civil basados en la seguridad vial que luego derivaron a otras materias. Tengo el despacho lleno de ciclistas.

Con los años este aspecto ha ido creciendo en interés social por la educación vial. ¿Quedan muchas cosas por hacer?

Muchísimas. Somos un pueblo latino que nos movemos cuando nos tocan el bolsillo con sanciones. A nivel de educación se está perdiendo la oportunidad de educar padres a través de los hijos. Ese niño que monta en bici el día de mañana será conductor vehículo. Un niño con 8 ó 10 años que sabe las normas dirá a su padre cuando hace mal las cosas. Por otro lado, los poderes públicos quieren lo inmediato, lo que de votos, y ahí creo que con la reciente despenalización de imprudencias leves se ha dado un gran paso para atrás. Si hasta ahora se menospreciaban los accidentes de tráfico a nivel de sanción con el cambio de normativa será mucho peor. Me parece muy doloroso que por parte de poderes públicos se renuncie a penar las mal llamadas imprudencias leves cuyos resultados de futuro pueden ser dramáticos.

¿Qué consejo daría a los deportistas profesionales de cara a su posterior integración laboral?

Que se den cuenta de que en el mejor de los casos su vida deportivas de primer nivel tiene un limitado número de años. Es muy necesario que tengan cualquier tipo de formación que puedan adquirir, sea a través de estudios o a través de la experiencia. Cuando dejen de correr les hará falta tanto al profesional que ha tenido la inmensa suerte de ganar suficiente dinero para gestionar mejor patrimonio como al que no ha tenido esa suerte y tenga que reincorporarse a un mercado laboral que es muchísimo más duro y exigente. El ciclista profesional en ocasiones ni siquiera ha tenido que hacer nada ni para sacar un billete de avión porque ese trámite se lo daban hecho. Hay una cierta protección por parte de los equipos para gestionar su día a día. Pero, cuando terminen su carrera, ya no tienen a un auxiliar ni a nadie que les haga papeleo y tendrán que montar un negocio. Este mundo nuevo se le puede echar encima porque de corredor le cubrían todo. Ahí debería, y me consta que se está haciendo, hacerse un trabajo para adquirir conocimientos aparte del ciclismo. En la época que yo corría éramos 2 o 3 universitarios en el pelotón compuesto por 150 personas. En mi época intentamos que por parte del Consejo Superior de Deportes se facilitara la posibilidad de que algunos corredores que les faltaban algún nivel de estudios se pudiesen sacar esa titulación al margen de los cauces habituales.

Página 24 EL CICLISTA Valencia, del 26 de junio al 2 de julio de 1984

TODAVIA TENGO FE EN ESTE FINAL DE TEMPORADA

José María Caroz, un abogado en el pelotón

HA NACIDO ☆ UN NUEVO SILLIN

Vetta, el sillín de Francesco Moser

VETTA

TORROT DELEGACIONES EN TODA ESPAÑA BICICLETAS CICLOMOTORES GYMNASTIC

Más de 800 escolares en el inicio de temporada de "Nadie sin Tenis"

El exnúmero 1 del Tenis mundial, Juan Carlos Ferrero, compartió jornada y juego con los niños participantes en Massanassa y Torrent

Vuelve "Nadie sin Tenis": el pasado mes, el proyecto inició su tercera temporada, con acciones en Massanassa y Torrent para más de 800 escolares de entre 4 y 16 años. Una jornada muy especial para los niños, que pelotearon y compartieron juego, nada menos que con el exnúmero 1 del Tenis mundial, Juan Carlos Ferrero.

La Fundación Juan Carlos Ferrero y la Fundación Deporte Joven promueven "Nadie sin Tenis" –que cuenta además con la colaboración de Valencia Open 500- con el objetivo de acercar este deporte a los más pequeños, y transmitir valores como el trabajo en equipo, el compañerismo, el esfuerzo y la superación personal.

La iniciativa favorece además la convivencia entre escolares desplazados desde distintos centros de la Comunidad Valenciana, y tiene un fin solidario, al acercar a participantes y familiares la labor de integración desarrollada por la Federación Española para la Fibrosis Quística.

Los Valores de María de Villota llegan al colegio Los Olmos de Madrid

Los escolares participaron en la jornada formativa "Lección de Vida", que profundiza en las trayectorias personal y profesional de la piloto, y en los valores de solidaridad, alegría y superación personal que abanderó

El Legado María de Villota seguirá acercando a niños y jóvenes, durante los próximos meses, los valores de superación, esfuerzo y alegría que transmitió, a lo largo de su vida, la piloto. El pasado mes, los niños del Colegio de Fomento "Los Olmos" de Madrid, participaban en la charla "Lección de Vida", una acción desarrollada con el objetivo de aportar a los alumnos una formación de valores, a través de un recorrido por las trayectorias personal y profesional de María, con apoyo audiovisual.

La charla, presentada por el director del centro, Ricardo Márquez, fue impartida por el piloto Emilio de Villota y el Director General de la Fundación Deporte Joven, Alfonso Jiménez, que incidieron en la importancia de convertir los valores que acompañan al Deporte - entre ellos la solidaridad, la familia, la disciplina, el respeto, y la constancia-, en pautas de vida, como nos enseñó María. Atentos y participativos, los niños, pudieron conocer y valorar el espíritu de superación que tanto caracterizó a la piloto.

El Audi TTS Roadster llega al mercado español

El Audi TTS Roadster llega al mercado español. La versión más deportiva del descapotable biplaza de la marca de los cuatro aros ya está disponible en los concesionarios. Equipado con el motor 2.0 TFSI de 310 CV (228 kW) y tracción quattro, ofrece todo un mundo de sensaciones para los clientes más dinámicos.

La tercera generación del Audi TTS Roadster continúa la tradición de sus antecesores, pero los diseñadores han reinterpretado las líneas del modelo clásico y las han complementado con innovadores componentes. La esencia es la misma: un biplaza descapotable con un moderno diseño y una tecnología de máximo nivel, basado en la plataforma modular transversal (MQB), que se caracteriza por su alta rigidez y por su ligereza.

Componentes de acero de alta resistencia refuerzan la parte delantera y el habitáculo del nuevo Audi TTS Roadster al nivel del piso, mientras que la célula que conforma el compartimento para los pasajeros y todos los paneles exteriores están realizados en aluminio, para conseguir la mayor rigidez con el mínimo peso. También se aplica la construcción ligera a la capota, realizada con piezas de magnesio, aluminio, acero y materiales plásticos, para un total de 39 kilogramos incluyendo todo el mecanismo. Su accionamiento es eléctrico, y puede abrirse o cerrarse incluso en marcha –por debajo de los 50 km/h– en apenas 10 segundos.

Una de las innovaciones más importantes es el Audi virtual cockpit, el cuadro de instrumentos completamente digital, con representaciones detalladas y múltiples posibilidades gráficas, que reemplaza a la instrumentación analógica y a la pantalla del MMI. El monitor de 12,3 pulgadas puede visualizarse en dos modos diferentes. En la vista clásica el panel está dominado por el velocímetro y el cuentarrevoluciones, mientras que en el modo infotainment el primer plano lo ocupan otras informaciones, como los mapas de navegación. En el Audi TTS Roadster existe además una tercera vista particularmente deportiva en la que el cuentarrevoluciones cobra especial protagonismo.

Se puede escoger entre el cambio manual de 6 velocidades o el cambio S tronic

El nuevo Audi TTS Roadster incorpora el motor 2.0 TFSI de cuatro cilindros, que rinde una potencia máxima de 310 CV (228 kW) y 380 Nm de par. Esta versión destaca por su gran rendimiento: con cambio S tronic, el Audi TTS Roadster acelera en 4,9 segundos de 0 a 100 km/h, con un consumo medio de sólo 6,9 l/100 km, y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h, limitada electrónicamente. Las válvulas conmutables en el sistema de salida de los gases de escape acentúan el sonido deportivo. Equipado con tracción total permanente quattro, los clientes pueden escoger entre dos tipos de transmisión, la caja de cambios manual de 6 velocidades y el cambio S tronic de doble embrague, también con 6 marchas.

En el completo equipamiento de serie del Audi TTS Roadster se incluyen elementos como las llantas de aleación de 18 pulgadas, faros de xenón, faros traseros con tecnología LED o la llave de confort. En el interior, el Audi TTS Roadster incorpora los asientos deportivos S, paquete de cuero, el sistema de conducción dinámica Audi drive select, el volante deportivo multifunción, el equipo de sonido Audi sound system y la suspensión con Audi magnetic ride con amortiguación variable, entre otras cosas.

El precio del Audi TTS Roadster 2.0 TFSI quattro para el mercado español es de 62.580 euros en el caso de la versión con cambio manual, y de 62.830 para el S tronic.

Financiación

Oportunidades **Inmobiliarias**

BANCO POPULAR