Sprint MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [OUTUBRO2014] Nº 212 - ANO XIX www.sprintmotor.com

Renault 4:
o medio século do Catro Latas

Honda CR-V 1.6 i-DTEC 120 cv

Agradables sensacións

porque eres listo como un allo

GALEGA DE ECONOMÍA SOCIAL

aforra ata un 90% nos recambios do teu coche

Trameve
TRATAMIENTO MEDIOAMBIENTAL DE VEHÍCULOS
981 554 707
607 273 660
Vía La Cierva, 90
Pol. Ind. del Tambre
Santiago de Compostela · A Coruña
www.trameve.es

NUEVO CITROËN C4 PICASSO.
EL TECHNOSPACE
FABRICADO EN ESPAÑA

No sólo es una cuestión de espacio. El nuevo Citroën C4 Picasso es el exponente de un futuro posible: Parabrisas Panorámico, motores e-HDi Stop&Start, Park Assist, Tablet Táctil Integrada, Regulador de Velocidad Activo, Alerta Cambio Involuntario de Carril, Sistema de Llamada de Urgencia (eTouch), Control de Tracción Inteligente, y espacio para todas las historias que quieras vivir. En el nuevo Citroën C4 Picasso, cabe el mundo entero.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN

Noyamóvil Vía Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre SANTIAGO 981 57 77 77 www.gruponoya.com

Campionato do Mundo de Fondo en Estrada (Ponferrada)

■ MIGUEL CUMBRAOS | FOTOS

Gran ambiente nas rúas ponferradinas, neste caso ao paso de catro fugados por diante do castelo

Paso dun pelotón moi estirado polas rúas da capital do Bierzo

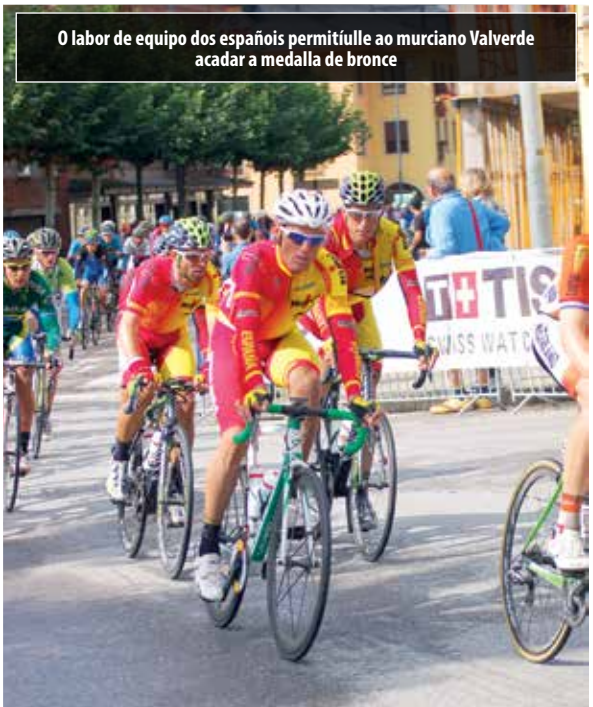
A chamada "serpe multicor" afrontando unha das costas do circuíto

O único representante grego, Georgios Bouglas, nun momento da proba

O equipo polaco desenvolveu un gran traballo que lle deu o ouro a Michal Kwiatkoski

Ciclistas de todo o mundo afrontando a primeira volta nun día con alternancia climatolóxica

Afeccionados de todo o mundo gozaron de ciclismo do bo


O labor de equipo dos españois permitíulle ao murciano Valverde acadar a medalla de bronce

SUMARIO

ZEPPELIN » 20
SPRINT MOTOR NO MUSEO ZEPPELIN EN FRIEDRICHSHAFEN

VEHÍCULOS HISTÓRICOS » 12
COMPOSTELA MONUMENTAL

HONDA CR-V 1.6 i-DTEC » 16
AGRADABLES SENSACIÓNS

PEDRO CASTAÑÓN LÓPEZ » 24
CAMPIÓN ABSOLUTO DE MONTAÑA EN PORTUGAL

26 RENAULT 4 »
O MEDIO SÉCULO DO CATRO LATAS

6 NOVOS BMW 518D E 520D
NOVIDADES DE JAGUAR LAND ROVER
7 O PROTOTIPO HONDA MÁIS EXTREMO
8 O COCHE DO FUTURO DE TOYOTA
FABIA E COMBI: NOVIDADES ŠKODA
9 PORSCHE 911 CARRERA GTS
O CROSSOVER FIAT 500X
CITROËN LANZA EN CHINA O C3-XR
10 MINI 5 PORTAS
VOLKSWAGEN TOUAREG RENOVADO
OUTLANDER PHEV CONCEPT S: DEPORTIVO SOFISTICADO
11 DEPORTIVIDADE RENOVADA NO AUDI TT SPORTBACK CONCEPT

SECCIÓNS

DÚAS RODAS	2
INFORME	4
NOVAS	6 - 11
MANTEMENTO	14 - 15
COMPETICIÓN	28 - 31
KYMCO	32

CENTROS COMERCIAIS ABERTOS
MÁIS QUE COMERCIO!

Compostela Monumental
COMERCIO DO CASCO HISTÓRICO

Mercar no comercio de proximidade ten premio!
Pide o teu código de participación por cada 5€ de compra e vota ao teu comercio favorito entrando na web
www.maisquecomercio.com
Hai moitos premios agardándote!

XUNTA DE GALICIA · galicia · Deputación DA CORUÑA · CONCELLO DE SANTIAGO · //ABANCA

Os concesionarios crean emprego neto grazas ó aumento das vendas

As matriculacións crecen un 15,4 por cento en setembro en Galicia

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

As vendas de coches mantiveron en setembro a senda positiva que se vén rexistrando no que vai de ano. As matriculacións subiron en Galicia un 15,4 por cento, coa comercialización de 2.672 vehículos. No conxunto de España, o comportamento foi aínda mellor. Vendéronse 57.010 automóbiles, o que representa un incremento dun 26,2 por cento. Os datos dos que dispón a asociación patronal Anfac demostran que os concesionarios están creando emprego neto neste 2014 por primeira vez dende o inicio da crise grazas a esta traxectoria óptima.

En números relativos, as matriculacións en Galicia subiron especialmente en Lugo durante o mes de setembro. Os concesionarios lugueses aumentaron nun 31,8 por cento as vendas. Na Coruña creceron nun 15,1 por cento; en Pontevedra, nun 11,2 e en Ourense, nun 11. En termos absolutos A Coruña segue ocupando a primeira posición. Os establecementos coruñeses comercializaron o mes pasado 1.193 vehículos. En Pontevedra foron 804; en Lugo, 364 e en Ourense, 311.

No conxunto de España, as matriculacións avanzaron en tódalas autonomías o mes pasado. Neste senso, Madrid salientou cun incremento do 39 por cento. Asturias, cun 38; e as Baleares, cun 29, ocuparon a segunda e a terceira posicións. As que menos creceron foron Castela e León, cun 12 por cento; Cantabria, cun 14, e Galicia.

Renault recupera en setembro algo do terreo perdido en Galicia

Volkswagen confirma o liderado neste 2014

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

Renault liderou en setembro as vendas de coches en Galicia, con 249 vehículos. Moi preto, con 246, quedou Peugeot na segunda posición. O particular podio galego completouno Citroën, con 210. O mes pasado estivo pois caracterizado polo dinamismo comercial dos concesionarios das principais marcas abandeiradas en Francia.

Fóra das tres primeiras posicións na clasificación mensual quedaron Opel, con 209 automóbiles comercializados; Volkswagen, con 196; e Toyota, con 160. O sétimo posto correspondeu a Ford, con 147 vehículos vendidos. O TOP-10 galego en setembro completárono Dacia, con 142; Seat, con 138, e Kia, con 137.

TOP 10 GALICIA SETEMBRO

1	Renault	249
2	Peugeot	246
3	Citroën	210
4	Opel	209
5	Volkswagen	196
6	Toyota	160
7	Ford	147
8	Dacia	142
9	Seat	138
10	Kia	137

TOP 10 GALICIA XANEIRO-SETEMBRO

1	Volkswagen	2.416
2	Peugeot	2.198
3	Citroën	1.882
4	Renault	1.867
5	Opel	1.673
6	Seat	1.628
7	Dacia	1.522
8	Ford	1.446
9	Audi	1.358
10	Kia	1.298

Acumulado

O TOP-10 galego é algo distinto se analizamos as matriculacións acumuladas nos nove primeiros meses do ano. Volkswagen segue liderando o mercado en 2014 en Galicia e perfílase como principal candidato a rematar este exercicio nese privilexiado posto por primeira vez na historia. A marca alemá suma 2.416 coches comercializados de xaneiro a setembro. Peugeot consolida a segunda praza, con 2.198, grazas a unha reparticición bastante equitativa das vendas dos seus modelos. Citroën posúe a medalla de bronce provisional, con 1.882, co C4 como principal estandarte.

Renault case alcanza a Citroën como cuarto clasificado con 1.867 vehículos, grazas á marcha comercial do Megane e do Clio. A seguir sitúanse Opel, con 1.673 coches e Seat, con 1.628. Dacia segue a súa escalada ano a ano en Galicia. A marca low cost do Grupo Renault acumula nos nove primeiros meses 1.522 automóbiles matriculados, co Sandero como buque insignia.

O particular TOP-10 galego entre xaneiro e setembro péchano Ford, con 1.446 coches; Audi, con 1.358; e Kia, con 1.298.

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Sevi Martínez, César Raña, Antón Pereira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Rocío Pereira, Rodrigo Medina, Xosé Arufe, Luis Penido, Luís Rivero de Aguilar e Emilio Blanco.

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

SPRINT MOTOR:
Sprint MOTOR
Avda. da Liberdade, nº16, 4ºA
15706 - Santiago de Compostela
Tfno. e Fax 981 801 458
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com

IMPRIME: Gráficas Garabal
Depósito Legal: C–138/97

EDITORIAL

As luces acesas melloran a seguridade de todos

A Dirección Xeral de Tráfico "mareou a perdiz" coa obrigatoriedade de levar as luces prendidas dos automóbiles dende que arrincan. Unha norma que xa é obrigatoria en moitos países desenvolvidos. En concreto, en Europa é obrigatorio nos países nórdicos, en Polonia e Lituania, entre outros. Segundo o marco de normalización europea en materia de tráfico, habería que implantar esta medida.

A recomendación de moitos especialistas mundiais é que levar as luces prendidas incrementa o nivel de seguridade viaria. Segundo distintos estudos esta medida evitaría accidentes.

O feito de que diminúa a sinistralidade ao levar as luces accesas xa é un bo motivo para esixir a súa utilización permanente. Curiosamente esta medida, levar prendidas as luces de cruce, é obrigatoria no noso país para as motocicletas dende hai xa uns cantos anos. Moitas asociacións de automobilistas, como Automovilistas Europeos Asociados, están a favor desta medida.

Entre os aspectos negativos, argumentados hai uns anos, están a contaminación lumínica e o maior consumo enerxético. Este último punto queda moi reducido grazas ás últimas tecnoloxías aplicadas ao campo da iluminación, como son as lámpadas LED, que reducen drasticamente o consumo e cunha vida moito máis longa, por non dicir eterna, ca a das lámpadas tradicionais. Este tipo de lámpadas é a que os fabricantes xa están utilizando para levalas prendidas dende que se arrinca o vehículo.

A cantidade de luz que emiten as lámpadas LED e o aproveitamento da enerxía e, con iso, o seu menor consumo fan que este argumento en contra das luces prendidas quede obsoleto. Valla como exemplo que unha luz LED aproveita entre o 80% e o 90% da enerxía para iluminar, mentres que só se perde o 10/20% en calor. Nunha lámpada convencional ocorre xustamente o contrario e máis do 80% pérdese en forma de calor.

O seguinte paso no uso das LED nos automóbiles foi, curiosamente nas motocicletas, concretamente nas luces traseiras, aínda que xa se puideron ver nos intermitentes un pouco antes. Aproveitaban outra das súas vantaxes, que, aínda que nun coche non se note, nunha moto cobra vital importancia, e é o seu reducido peso.

E entón chegaron aos automóbiles, en primeiro lugar para as luces diurnas e as de posición e freo traseiras, dependendo do enfoque do vehículo: no Toyota Prius polo seu baixo consumo, que permite gañar autonomía na batería, nos BMW, Mercedes e Audi de gama alta precisamente para diferenciarse como berlinas de alto poder adquisitivo e que xa, de lonxe, se aprecian de forma diferente.

Nas luces diúrnas, por exemplo, aproveita outra das súas características e non é outra que o feixe de luz dos LED é fácilmente dirixible cara a onde nos interese e ademais non perden potencia coas reflexións. Por iso os anteriores sistemas de iluminación case non se aprecian lateralmente. Ademais, aínda que vaian continuamente acesas, o seu baixo consumo non repercute no gasto de gasolina.

Ver e ser vistos "está é a cuestión". Unha cuestión que en moitos países xa quedou resolta, cunha normativa que obriga a levar as luces de cruzamento sempre prendidas dende que se pon en marcha o vehículo. Por outra banda, moitos fabricantes de automóbiles de fóra de Europa xa se adiantaron a esta normativa facendo coches que prenden as luces en canto se activa o contacto.

Os novos tempos fan que as tecnoloxías e o mundo empresarial supere a lenta e engorrosa maquinaria burocrática de moitos gobernos. O futuro, que ás veces se fai presente antes de tempo, trae luces, afortunadamente e grazas á iniciativa privada, como estas.

Melloremos a seguridade de todos nas estradas, prendamos as luces dende que arrincamos.

Venta Online
Hijos de C. V. Otero, S. L.
c/ Gómez Ulla
Santiago de Compostela
Tfno.: 981 561 740 • 981 562 001 • Fax: 981 588 070
125 ANIVERSARIO 1887-2012

Novos BMW 518d e 520d

A serie 5 da marca da hélice amplía a súa gama con dous motores diésel actualizados de 4 cilindros e 2000cc, con tecnoloxía TwinPower, que baixa o consumo sen perder potencia. Incorporan caixa automática Steptronic de 8 marchas e están dispoñibles tanto na versión berlina como no Touring e nas versións xDrive. O BMW 518d, a variante básica, rende 150cv, cun par máximo de 360Nm e 4,3l/100km. O BMW 520d de 190cv e un par máximo de 400Nm, consome 4,1l/100km e acelera de 0 a 100 en 7,9 segundos.

Novidades de Jaguar Land Rover

O fabricante británico presentou en París dous novos modelos. O Jaguar XE componse de aluminio case ao 100% cun interior adaptado ao gusto do cliente. Equipa motores Ingenium de gasolina de 200, 240 e 340cv e diésel de 163 e 180cv, que incorporan a primeira dirección eléctrica da marca. Á venda dende 37.000 euros. O Land Rover Discovery Sport é un SUV compacto superior con carrozaría metalizada. Dotado con tres sistemas de tracción, cinco configuracións de condución en función do terreo, freado automático de emerxencia e estrea un airbag para peóns. Dispoñible desde 36.350 euros con motor gasolina de 240cv e diésel de 150 e 190cv.

Renault reinventa o Espace

Na quinta xeración chega a renovación total cun deseño que mestura elementos de monovolume e crossover, cunha carrozaría única para equipar 5 ou 7 prazas. Dispoñible a partir de 2015 cun motor de gasolina 1.6 TCe Energy de 200cv con caixa de cambios automática e dobre embrague EDC de 6 velocidades. Ademais haberá dous propulsores diésel: o 1.6 dCi Energy con 130 e 160cv, o primeiro con cambio manual de 6 marchas. Máis dinámico ao baixar de peso e con numerosos ocos de almacenamento.

O prototipo Honda máis extremo

O Honda Civic Type R presentado no Salón de París superará os 280cv cun motor turboalimentado de 2.0litros i-VTEC, que aumenta a potencia a baixas revolucións, e incluirá transmisión manual de seis velocidades. Estará á vangarda en tecnoloxía: o modo de condución +R permite cambiar os parámetros da dirección, acelerador e amortecedores pulsando un botón. Estreará un novo sistema de suspensión adaptativa electrónica de control continuo para ámbolos eixes que facilita a combinación de confort e efectividade.

BREVES

- **Peugeot iniciou a venda do novo 108. Este modelo ofrécese con dúas carrozarías** diferentes, con tres e cinco portas, así como cunha variante berlina e outra convertible, denominada 108 TOP!. Ten unha motorización de gasolina VTi de 68 cv con cambio manual de 5 marchas. Tamén hai un motor PureTech de 1.2 l e 82 cv.
- **O equipo Lotus de Fórmula Un anunciou un acordo con Mercedes-Benz para que a marca** alemá lle subministre motores en 2015.
- **WeSmartPark, que conecta prazas de *parking* libres, ha expandido o seu negocio a Madrid.** Esta iniciativa dos *parkings* permite conectar as prazas de aparcamento libres de hoteis, empresas, promotores inmobiliarios e tamén de veciños, co obxectivo de que os condutores poidan estacionar os seus vehículos cun aforro de ata o 60%.

CIVIC TOURER
HONDA
The Power of Dreams
GAMA CIVIC
DESDE
14.000€
MÁXIMAS PRESTACIONES. MÍNIMO CONSUMO.
• Maletero con una capacidad de carga de 624 litros, líder en su segmento, y máxima flexibilidad interior.
• Gama disponible con motor diésel 1.6 i-DTEC con Earth Dreams Technology, ofrece un increíble consumo de sólo 3,6 l/100 km y unas emisiones de CO_2 muy reducidas, por lo que está exento del impuesto de matriculación.
• Sistema de Suspensión Adaptativa en el eje trasero para proporcionar un excepcional confort de marcha.
5
HONDA

PVP recomendado en Península y Baleares para Honda Civic 5 Puertas 1.4 i-VTEC Comfort: 14.000 € incluyendo IVA, transporte, impuesto de matriculación, aportación de Concesionario y marca, 1.500 € de sobretasación por usado (antigüedad mínima de 3 meses) y Plan PIVE del Gobierno. Oferta sujeta a financiación de un importe mínimo de 7.000 € a un plazo mínimo de 24 meses a través de Honda Bank GmbH S.E. Consulte condiciones en su Concesionario. Sujeta a aprobación de la entidad financiera. *5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión de garantía mecánica) sin límite de km, según condiciones contractuales a consultar a través de la Red de Concesionarios Oficiales Honda. Pintura metalizada y gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida este mes, sujeta a vigencia del Plan PIVE. www.honda.es. Consumo mixto (l/100 km): 3,6 - 6,6. Emisiones CO_2 (g/km): 94 - 155.

Galcar. Avda. Finisterre, 275. Tel. 981 27 04 05*. LA CORUÑA. - Vía de la Cierva, 2-4. (Pol. Ind. Del Tambre). Tel. 981 52 17 70*. SANTIAGO DE COMPOSTELA. Ctra. de La Gándara, 294. Tel. 981 38 99 70*. NARÓN-FERROL. *Contacte con nosotros para más información y solicitud de prueba.

Kit Polini de 50 cc

Aínda sen modificar a cilindrada de 50 cc., o kit Polini dispoñible para os motores Minarelli AM6 aumenta a entrega de potencia a todos os réximes. O cilindro é de ferro fundido con grafito laminar dun diámetro de 40,3 mm. Deseñouse para axustarse perfectamente á culata Polini, que se caracteriza polo seu deseño específico para obter un ratio de compresión perfecto. O pistón, fundido por gravidade, está provisto de dous segmentos en ferro fundido. O kit ten un prezo de 168 euros.

O coche do futuro de Toyota

O C-HR Concept que a marca nipona acaba de presentar dá pistas sobre o vehículo que quere para o segmento C. Equipado con motor híbrido totalmente novo promete un rendemento eficiente, sen máis pistas, de momento. Cun deseño futurista, de tres portas con pouco cristal e seccións laterais, frontal e traseira de cortes moi rectos, vístese con ópticas con tratamento 3D e un habitáculo elegante.

Fabia e Combi: novidades Škoda

En novembro estará dispoñible a terceira xeración do Škoda Fabia cun deseño máis deportivo, innovadores sistemas de seguridade, confort e entretemento, máis ecolóxico e pensado para a mobilidade urbana. Preséntase con catro motores gasolina e tres diésel que van entre os 60 e os 100cv con baixos consumos. O familiar Fabia Combi chegará a primeiros de 2015, con menos altura pero máis ancho e longo, presumindo do meirande maleteiro do seu segmento: 530 litros de capacidade e con tres propulsores diésel e tres gasolina, dende os 75 ata os 110cv, e prometendo un consumo de 3,1l/100km.

BREVES

- **A empresa Arval, a través da súa campaña "Arval Responde", recomenda aos condutores** non deixarse levar polas présas e a posibilidade de aforrarse un 50% do importe ao recibir unha multa de tráfico e aconsella estudar a posibilidade de recorrer.
- **Mazda presentou un novo sistema de** faros adaptativos LED. En concreto, o sistema ALH *(Adaptive LED Headlights)* incorpora ás luces de estrada unha tecnoloxía de matriz LED que distribúe os IEDs en catro bloques controlables de forma independente.
- **Toyota pon en marcha o programa** Toyota Business Plus. Este plan se articula en base a tres puntos: a ampla gama de vehículos da marca dispoñibles como flota de empresa, unha rede de concesionarios especializados e uns servizos de venda e posvenda específicos, adaptados ás necesidades concretas das empresas.
- **Bridgestone confirmou que o novo** pneumático de inverno, o Blizzak LM001, foi recoñecido como o mellor polo prestixioso selo alemán "TÜV Performance mark". Este ente realizou a proba independente comparativa de seguridade en estrada o febreiro pasado, e comparou o Blizzak LM001, en 10 parámetros, que incluían aspectos de seguridade, comportamento ecolóxico, e condución en condicións secas, molladas e con neve.

Asegal ASESORES
Fiscal
Administrativo
Mercantil
Laboral
Subvencións
Familia
Travesia de Cacheiras Nº 25 - 1ºA -15886 Teo (A Coruña)
Asegal ASESORES

Porsche 911 Carrera GTS

Porsche comezará a vender a gama renovada do 911 Carrera GTS, que se ofrecerá en 4 versións diferentes. Este modelo comercializarase con silueta cupé e tamén con outra convertible e cada unha delas poderase seleccionar coa posibilidade de montar tracción traseira ou integral ás catro rodas. Este Porsche incorpora un motor de gasolina que desenvolve unha potencia máxima de 430 cv e permite ao coche acelerar de 0 a 100 km/h en 4", cunha velocidade punta de 306 km/h.

Entre os elementos que axudan a mellorar a deportividade do 911 destacan o sistema de amortiguación activa PASM, que reduce a altura do coche en 10 mm, así como a transmisión automática de dobre embrague PDK. Os prezos parten dende os 135.339 € da opción Coupé de tracción traseira ata os 158.010 € do Cabriolet.

O crossover Fiat 500X

Compacto pero coa estética dun SUV, terá dúas versións: unha urbana máis luxosa e outra pensada para o ocio. Sae con motor de gasolina 1.4 Turbo de 140cv con tracción 4x2 e dous diésel: un de 120cv con tracción dianteira e outro de 140cv con tracción total, pero máis adiante, sairán outros propulsores. Disporá de cambio automático e secuencial de embrague dobre e nove velocidades, de serie nas versións máis potentes. Permitirá aforrar combustible co eco:Drive, incorporará sistemas de seguridade avanzados e un selector do modo de condución adaptado a cada situación e pavimento.

Citroën lanza en China o C3-XR

O mercado chinés representa o 25% das vendas mundiais da marca e, co fin de seguir a súa expansión internacional, a finais de ano venderá alí o C3-XR, unha visión moderna do todoterreo. Presume de deseño, confort e tecnoloxía, cun habitáculo e posto de condución espazosos e suspensións coidadas. Incorpora as últimas innovacións como o acceso e arranque mans libres, cámara de marcha atrás ou o grip control e solucións de conectividade. Fabricado en China monta un motor de gasolina THP 160cv.

Mini 5 portas

A marca busca oco no segmento compacto cun modelo inédito con dúas portas adicionais e máis espazo para ocupantes e equipaxe. Medra a carrozaría, a distancia entre eixes e sobe en altura e peso. Mantén as motorizacións: tres gasolina de 102, 136 e 192cv e tres diésel de 95, 116cv e un de 170cv e catro cilindros, que ofrecen comportamento deportivo. Toda a gama ten caixa de cambios manual de 6 marchas e opcionalmente caixa automática Steptronic de 6 marchas con levas no volante. Os prezos van dende os 19.350 euros do One 102cv ata os 27.650 euros do Cooper SD 170cv.

Volkswagen Touareg renovado

O modelo actualiza o deseño cun frontal con parachoques novo, a grella máis perfilada e faros integrados. Incorpora motores máis potentes e eficientes grazas ao catalizador SCR e a función de condución por inercia que permite aforrar combustible. O V6 TDI de 204cv consome 6,6l/100 e o de 262cv reduce o consumo dos 7,2 aos 6,6l/100km. Engade tecnoloxía como o sistema de freado anticolisións múltiples, faros bi-xenon de serie, freada autónoma en cidade ou cámaras de visión panorámica. Dispoñible dende 58.790 euros.

Outlander PHEV Concept S: deportivo sofisticado

O prototipo de Mitsubishi baséase na idea do SUV híbrido enchufable con tracción ás catro rodas. Dous motores eléctricos acompañan á unidade térmica DOHC de gasolina de 2.0 de 4 cilindros, ofrecendo condución dinámica e funcionamento silencioso. No deseño deportivo e refinado destaca un frontal con faros envolventes marcado polas grellas cromadas coa insignia dos tres diamantes. No interior, detalles en prata, tapicería de coiro vermello e consola central inspirada nas caixas lacadas negras xaponesas.

Deportividade renovada no Audi TT Sportback Concept

A casa alemá presenta un prototipo espazoso, de forma clásica pero silueta máis alongada, con 4 asentos e 5 portas. O motor 2.0 TFSI de 4 cilindros con dobre sistema de inxección, sobrealimentado con turbocompresor, ofrece 400cv de potencia e un par máximo de 450Nm. O cambio automático S Tronic de embrague dobre de 7 marchas e a tracción integral permanente *quattro* permite acelerar de 0 a 100km/h en 3.9 segundos. Incorpora o novo sistema interactivo Audi Virtual Cockpit con pantalla multifunción de 12,3 polgadas de manexo rápido e intuitivo para controlar tódalas funcionalidades do vehículo, materiais nobres e unha iluminación dual que combina led e láser.

IV Concentración de Vehículos Históricos Compostela Monumental-Xornadas de Patrimonio

Un total de 141 vehículos clásicos xuntáronse na praza do Obradoiro

■ BRAIS GARCÍA | Texto
■ E.BLANCO/X.SOBRINO | Fotos

Un total de 141 automóbiles históricos, incluídos 5 autobuses e dous vehículos militares da II Guerra Mundial, deron a nota de cor ao centro histórico de Santiago de Compostela. Máis 28.000 persoas gozaron dunha Xornada de Patrimonio que organizaron conxuntamente a asociación de comerciantes Compostela Monumental e o Automóbil Club de Galicia. As principais capitais de Europa organizaron a mesma fin de semana eventos similares para poñer en valor o Patrimonio Histórico Europeo. A iniciativa partiu da Federación Europea de Vehículos Históricos.

Mino Iglesias acudiu á cita cun bonito Dodge de 1935

Cun autobús coma este quen non soña en percorrer Galicia paseniñamente

Emilio Blanco e Luís Penido, novo equipo de ralis?

A caravana de clásicos visitou a Cidade da Cultura

Automóbiles de todas as décadas, dende 1913, puidéronse admirar no centro histórico compostelán. O alcalde da cidade, **Agustín Hernández**, xunto con **Xosé Manuel Bello**, presidente de Compostela Monumental, e **Juan Carlos Pérez**, presidente do Automóbil Club de Galicia, foron os encargados de inaugurar o evento.

A edición deste ano contou coa presenza dunha nutrida representación de "Xoias Santiaguesas" da automoción mundial. Ademais dos composteláns ilustres, como o piloto **Luís Penido** ou os clásicos **Pichi Fraga**, **Quico Mosquera** ou **Mino Iglesias**, entre outros, **Manuel Caeiro** acudiu con seis modelos Renault da súa colección particular: Renault NN, 4/4, Fregate, Alpine A108, Alpine A109 e o mítico "4 latas".

Quico Mosquera volveu mostrar unha peza única, como é o seu Dodge Brother de 1914, Mino Iglesias acudiu cun Aubur do ano 1935 e un Dodge tamén do mesmo ano, o veterano Pichi presentou en sociedade a súa última restauración, un Panhard Levassor de 1912. Tamén acudiron á cita outros vehículos destacados, como o Bugatti T44 de 1925 de **Fernando Gómez Calviño**, o Jaguar Mk IV de 1935 ou varios MGB británicos. Hai que subliñar a boa restauración do Renault Alpine A 109 dos **irmáns Cancela**.

Unha cita única para os amantes da historia do automóbil, exquisitamente organizada, que agardamos que se repita o ano vindeiro.

Axenda Sprint

Recambios BALSA Hnos. S.L.
Grupo Recalvi
ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS PARA EL AUTOMÓVIL
MATERIAL CARROCERIA Y MECÁNICA
TFNOS.: 981 587 610 - 981 587 409
TFNOS.: 981 572 228 - 981 587 333
FAX: 981 572 246
e-mail: recambiosbalsa@recalvi.es
POLÍGONO DEL TAMBRE
VÍA PASTEUR, 8 - Parcela A
15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA

talleres pontevea
TU TALLER DE CONFIANZA
Lugar Igrexa de Reis, 2
Telf. 981 809 053
Mob. 650 196 956
tallerespontevea@gmail.com
15883 Pontevea - Teo (A Coruña)

¡TENEMOS EL BOCADILLO QUE TE GUSTA!
O REI DO BOCADILLO
CERVECERIA
Bocadillos
Sandwich
Hamburguesas
y Pollos Asados
Rosalía de Castro, 23 | Esquina Montero Ríos | ✆ 981 590 538

EG CUATRO motor
¿Necesita un coche?
Llámenos, somos especialistas.
Cualquier marca, cualquier modelo.
981 148 291 / 629 714 535
Polígono do Tambre, calle C 75 • Santiago de Compostela
www.eg4motor.es

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvadas, 23 - Tfnos: 981 570 182/981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498
Especialistas en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición
y accesorios racing
BOSCH Service
Bosch Car Service
Inyección de Gasolina
Inyección Diesel
Electricidad/Electrónica
Encendido
Frenos, ABS, ESP
Mecánica de mantenimiento
Mecánica motor
Sistemas de Refrigeración
La maquinaria más avanzada
en equilibrado de discos de freno
Servicio Oficial: FONOS y LUCAS
baston@adgruporegueira.es

BERSUS
Tuning e mantemento do teu automóbil
Sánchez Freire, 71
Rotonda de Conxo
Santiago de Compostela

Gran variedad en Desayunos
y Platos Combinados
Cafetería
Le Habranza
Montero Ríos, 39
Santiago de Compostela
✆ 981 593 636

STAR
SERVICIO TÉCNICO
AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

Os desarranxos aumentaron un 4,5% con respecto ao ano pasado

Este verán aumentaron as avarías dos coches por falta de mantemento

O resultado de sinistros automobilísticos nas estradas deste verán é bastante pesimista, ou mellor dito, malo. Dentro do balance dos traxectos estivais, o RACE analizou os milleiros de asistencias realizadas durante os meses do verán e detectou un importante aumento das avarías mecánicas, moitas delas relacionadas directamente con elementos de seguridade.

■ FERNANDO CUADRADO | TEXTO
■ XABIER VILARIÑO | ILUSTRACIÓN

Os datos recollidos por esta entidade amosan que a falta de mantemento provocou un aumento do 4,5% das avarías nas estradas. Neste sentido, o club de automobilistas alerta dos riscos de circular cun vehículo en mal estado, e solicita manter as axudas para a renovación do parque (plans PIVE) e unha redución do IVE nos elementos de seguridade.

É importante tamén, segundo esta asociación automobilística, a concienciación de todos os implicados e unha maior información dos riscos que comporta ter o vehículo con deficiencias por culpa dun mantemento escaso.

Segundo os datos oficiais, durante o verán aumentou o número de desprazamentos en máis dun 3%. Fronte a esta cifra, na información analizada polo servizo de operacións de asistencia do RACE destaca un aumento do 4,5% das avarías nas estradas, o que supón que os vehículos empeoraron a súa fiabilidade mecánica.

No seu balance, a DXT publicou que a idade media dos vehículos accidentados durante este verán supera os 11 anos de antigüidade. Se ao dato dun parque envellecido lle sumamos o aumento dos desarranxos por falta de mantemento, observamos unha situación potencialmente perigosa nas estradas, que se debe abordar mediante o acceso do usuario a un maior número de sistemas de seguridade e á concienciación sobre a necesidade de manter o seu automóbil en perfecto estado, o que mellora a resposta en caso dun incidente na estrada, e reduce o risco de accidente.

Se comparamos os milleiros de asistencias realizadas polo RACE no verán de 2014 (con datos recollidos dende o día 1 de xullo ata o 31 de agosto) co mesmo período de 2013, obsérvase un aumento do 8,1% nas solicitudes de asistencia mecánica, con máis de 272.000 peticións de axuda en estrada.

> “Os pneumáticos en mal estado incrementaron o número de picadas

Tipo de avaría

Se temos en conta o tipo de avaría, os problemas derivados dos pneumáticos, como picadas, rebentóns ou presión incorrecta con aviso de urxencia, aumentaron un 14,4%. Dentro dos percances provocados polos pneumáticos destaca perigosamente o aumento dos casos nos que se produciron rebentóns, que se multiplicaron case por seis con respecto ao mesmo período de 2013. Como dato curioso, case a metade dos condutores que sufriron un rebentón non dispoñía dun sistema para continuar a marcha, xa sexa por problemas coa súa roda de reposto ou por non dispoñer dela.

Táboa coa porcentaxe de variación por avaría. Diferenza 2014/2013

Grupo por percance	Dif. 2014/2013
AVARÍA EMBRAGUE	24,5%
AVARÍA PNEUMÁTICOS	14,4%
AVARÍA DIRECCIÓN	13,3%
AVARÍA FREOS	12,1%
AVARÍA SUSPENSIÓN	7,5%
ACCIDENTE	6,9%
AVARÍA REFRIXERACIÓN	1,9%

Medidas urxentes

A pesar de que os datos de falecidos no verán supoñen a cifra máis baixa dende o ano 1960, a tendencia observada nos últimos meses, cun aumento de vítimas mortais nas estradas, obriga a reforzar as políticas en seguridade viaria dende todos os ámbitos, xa sexa nacional, autonómico ou local, para impulsar medidas que redunden nunha redución da sinistralidade. Ante un menor investimento nas estradas, vehículos con problemas de mantemento ou un maior volume de tráfico, existe un risco alto de agravar o problema da sinistralidade nos meses vindeiros se non se toman medidas urxentes que incidan nos factores reais, e que axuden a reducir a probabilidade de accidente.

O observatorio de condutores DUCIT-RACE alertou antes do verán de que un 21,7% dos condutores españois reducira os gastos en mantemento. Cun parque envellecido e un automóbil mal mantido, o risco de accidente e de lesións medra. Para evitar esta situación, o club automobilista propón manter os plans de incentivos á compra (Plans PIVE) e reducir o IVE nos produtos de seguridade, xa sexan equipados no propio vehículo (como o ABS ou o ESP) así como os de protección (casco, luvas, cadeiras de cativos...). Facilitando o acceso aos sistemas de seguridade, potenciaríase o seu uso, reducindo a accidentalidade e a posibilidade de lesións.

Coidar o turbo alonga a súa vida

É importante un bo mantemento e usar materiais de calidade

■ REDACCIÓN | Texto ■ SPRINT MOTOR | Foto

A avaría do turbo é unha das máis caras que podemos ter. Unha reparación desta peza está ao redor duns 1.000 euros. Por iso é moi importante "coidalo". Un correcto mantemento pode alongar a súa vida en moitos quilómetros. Para conservar este elemento da mecánica e así evitar, dentro do posible, o paso polo taller podemos ter en conta unha serie de medidas preventivas.

Ben mantido, un turbo adoita superar sen problemas os 250.000 km. Pero, se non se coida o suficiente, con 1.000 km xa podemos estar visitando o taller e enfrontándonos a unha avaría moi cara. Por iso aquí van algúns trucos para alongar a vida deste elemento mecánico:

- Usar aceites de calidade. A diferenza entre o prezo dunha lata de aceite bo e outra de marca descoñecida pode supoñer uns 50 euros cada 10.000 ou 20.000 km. Se unha avaría nos obriga a poñer un turbo novo no coche, pagaremos o equivalente a 20 latas de aceite do caro e con elas realizaríamos uns 300.000 km sen problemas.
- Ao arrincar, buscar a calor. Esperaremos a que suba a temperatura antes de acelerar demasiado: dende que se acende o propulsor ata que o turbo está correctamente lubricado pasan uns 4 minutos; o aceite adquire a viscosidade adecuada nuns 10 minutos. Forzar a mecánica antes de que transcorra ese tempo multiplica o desgaste das pezas e acelera as avarías.
- Ao parar, refrixerar. Se o aceite carbonízase por un exceso de temperatura, as partículas -lixarán- as pezas do turbo. Para evitalo, non apagaremos de golpe o motor cando paremos nunha gasolineira ou a tomar un café; deixarémolo aceso un par de minutos e así o aceite manterá a súa fluidez.
- Revisar o estado dos manguitos. Botar unha ollada de cando en vez aos manguitos de refrixeración e do turbo; vixíar os rozamentos, as fendas ou as abrazadeiras mal apertadas.
- Descarbonizar o motor. Circular cada certo tempo en marchas curtas ou pisar forte o acelerador nalgunha rampla; con isto conservaremos limpo o sistema de escape, o propulsor estará libre de carbonilla e axudaremos ao mantemento doutros elementos, como a válvula EGR ou o filtro antipartículas. Tamén podemos ir a un taller especializado; custaranos uns 100 euros limpar e descarbonizar o motor.
- Parar ao "primeiro aviso". Se notamos un asubío excesivo, falta de potencia, vemos un fume azulado ou hai un consumo anormal de aceite, deberemos revisar o turbo no taller. Non agardaremos a que estes síntomas se agraven, xa que poden estar sinalando unha folgura no eixe. Teremos en conta que un eixe desgastado acaba en rotura e, cando isto sucede, esnaquiza o motor por completo.

Un turbo, ben mantido, adoita superar os 250.000 km

Honda CR-V 1.6 i-DTEC 120 cv

Agradables sensacións

■ XURXO SOBRINO | TEXTO
■ BRAIS GARCÍA | ILUSTRACIÓN

Se alguén aínda se pregunta por que os todocamiños causan furor, diriámoslle que probe este Honda. Só ten que pasar por **Galcar**, concesionario oficial da marca nipoa en Santiago de Compostela. A comodidade en todos os sentidos está asegurada, tanto estática como dinamicamente, non ten nada que envidiar á dun turismo. Ademais, estes vehículos facilítannos circular por pistas ou estradas en mal estado. Para ratificarnos nesta opinión probamos o Honda CR-V cun motor diésel 1.6 i-DTEC de 120 cv.

Equipamento. O novo Honda CR-V pode elixirse nos acabados: Comfort, Elegance, Lifestyle, Executive, Luxury e Innova. Como equipamento de serie, Honda incorporou o sistema ECON mode, que axuda a minimizar o consumo de combustible, e o sistema Eco Assist, que informa ao condutor sobre como o seu estilo de condución está incidindo no consumo. O sistema ECON pode ser desactivado mediante un botón situado na parte esquerda do volante. Baixo o botón de desactivación do sistema ECON atopamos unha botoneira que inclúe: a apertura eléctrica do portón traseiro, o lavafaros, a desactivación dos sensores de aparcamento e a desactivación do control de estabilidade. O CR-V conta de serie con Start/ Stop para reducir o consumo de combustible.

Entramos. As sensacións nada máis subir ao Honda CR-V son interesantes. O habitáculo é moi grande e está enfocado á comodidade dos ocupantes por encima de todo. Destaca o especial fincapé que puxo a marca no espazo para os ocupantes, cómodo e amplo. O chan plano da parte traseira permite que o asento central sexa case tan cómodo como os laterais.

A panca de cambios está situada nunha posición elevada como prolongación ao salpicadeiro. De primeiras, se non se está habituado a esta situación, pode resultar incómoda, pero a longo prazo faise moito máis agradable. Nós adaptámonos no primeiro quilómetro de ruta. O freo de man é de panca. O apoiabrazos central carece de regulación. O volante multifunción é bastante intuitivo. Aínda que presenta numerosos botóns, non deixan de ser catro pulsadores, en cruz, a cada lado.

Cos asentos traseiros totalmente pregados, a capacidade do maleteiro deste todocamiño xaponés é de 1.648 litros. O espazo da roda de reposto (tipo galleta) é de 147 litros e cos asentos levantados (60/40), a capacidade do maleteiro é de 589 litros. O sistema de pregado da butaca traseira é moi cómodo, fai que o encartado das mesmas se realice dunha forma simple e rápida, basta con actuar sobre un tirador no interior do maleteiro (un a cada lado) para pregar os asentos.

Actuando sobre un tirador no interior do maleteiro (un a cada lado) pregasen facilmente os asentos

O exterior. Este xaponés segue tendo unhas liñas moi persoais. Na parte frontal o novo CR-V atopámonos cunhas liñas moito máis marcadas e fluídas que parten do paragolpes. Na parte inferior do frontal hai tres entradas de aire e na parte central está a entrada principal mentres que aos lados temos unhas entradas de aire que rodean os faros antinéboa. Esta parte posúe unha cor de contraste propio que realza a robustez e o característico deseño off-road do modelo. Esta moldura parte da parte dianteira e rodea todo o vehículo a través dos pasos de roda. Como é lóxico, este elemento apréciase moito mellor se contamos cun vehículo cunha pintura clara.

Na parte superior do frontal atopamos unha calandra composta por tres listóns cromados horizontais. Xusto na parte central da grella atoparemos o logo da marca. A ambos lados da grella atoparemos uns faros que integran a luz diurna de tipo LED composta por catro díodos luminosos.

As liñas do capó parten da reixa do radiador e flúen cara ao cristal dianteiro creando un deseño en forma de "V". A posición do parabrisas adiantouse 60 milímetros respecto da lonxitude total do automóbil da anterior xeración. Como resultado, reduciuse o tamaño do compartimento do motor, aspecto que mellora a visibilidade e maniobrabilidade do CR-V.

Nunha vista lateral, o CR-V de cuarta xeración posúe unha ampla superficie acristalada rodeada cun perfil cromado que revela a amplitude do habitáculo (como opción e en función do acabado os cristais poden ser escurecidos). Do mesmo xeito que na parte dianteira e na traseira, no lateral atopamos esa franxa plástica inferior en cor diferenciada que rodea os pasos de roda e os baixos do modelo. Os amplos retrovisores exteriores ofrecen unha boa visibilidade dende dentro do habitáculo, e integran os intermitentes LED na carcasa sen que o seu gran tamaño prexudique a estética.

O maleteiro é moi amplo, aínda que a roda de reposto é das de urxencia, máis pequena. Así e todo, a calidade xeral percibida é moi boa. O acceso ao habitáculo non presenta complicacións grazas ás amplas portas que posúe o CR-V tanto diante como na parte traseira. Algo que agradecerán as persoas cunha mobilidade algo reducida, como é o caso da xente maior. Na parte superior atoparemos un arco de teito cromado que nos ofrece a posibilidade de colocar dunha forma máis sinxela un sistema de portaequipaxes. Na parte traseira do CR-V mantéñense os pilotos verticais característicos de todas as xeracións deste modelo, pero nesta cuarta xeración cun estilo máis tridimensional. As luces traseiras de posición e freo son de tipo LED. Nesta zona atoparemos dous faros antinéboa e os sensores de aparcamento traseiros.

Dimensións e portón.

Este modelo conta cunha lonxitude total de 4.570 mm, un ancho de 2.096 mm e unha altura de 1.685 mm. A distancia entre os eixes é de 2.630 mm. A distancia ao chan do novo CR-V é de 165 mm. O portón traseiro de apertura e pechadura asistida atópase dispoñible no mercado europeo. O portón pode ser aberto mediante o tirador, mediante un botón no interior do vehículo ou mediante o mando a distancia. O deseño da parte traseira é moi vertical e a lúa xoga un papel fundamental no deseño xa que unha placa en cor negra brillante remata a parte media do portón e parece prolongar o deseño do cristal traseiro escurecido.

Ficha técnica

Motor	Transversal dianteiro
Nº de cilindros	4
Cilindrada (cm3)	1.597
Diámetro x carreira (mm)	76 x 88
Combustible	Gasóleo
Inxección	Electrónica
Sobrealimentación	Turbo intercooler
Potencia máxima (cv/rpm)	120/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,61/2.000
Transmisión	Tracción dianteira
Caixa de cambios	Manual; 6 vel.
Freos del/tras	Disco ventilado /disco
Pneumáticos	225/65R17H
Nº Prazas	5
Peso (kg)	1.541
Dep. combustible (l)	58
Maleteiro (l)	589/1.669
Dimensións: longo/ancho/alto (mm)	4.570/1.820/1.655
Consumo mixto (l/100km)	4,5

O CR-V é un SUV práctico que sorprende pola amplitude do seu interior

Sensacións dinámicas.

Nada máis pechar a porta comprobamos que a marca fixo un bo traballo no illamento acústico, este aspecto destaca cando empezamos a rodar. Cando iniciamos a marcha dámonos conta de que o traballo realizado por Honda para eliminar ruídos de rodadura e vibracións é excelente.

Chegamos ao momento crucial da nosa proba para falar do flamante motor 1.6 i-DTEC de 120 cv. As versións diésel dispoñibles son esta e a 2.2 i-DTEC que rende 30 cabalos máis. A diferenza fundamental é que a segunda está dispoñible con tracción total e ofrece 150 cabalos mentres que a 1.6 asóciase exclusivamente á tracción dianteira e dá 120.

En realidade, o principal motivo que pode haber para que nos decantemos polo modelo máis potente é a procura da tracción total posto que o 1.6 pode ser totalmente válido para a maioría dos usuarios. De todos os xeitos, 30 cabalos máis serán necesarios se agardamos darlle un uso con bastante carga. Por exemplo, viaxes con catro adultos e equipaxe. Para un uso diario normal o 1.6 ten potencia de abondo.

Tanto en velocidade punta, quizais o menos importante na actualidade, como en recuperacións, o motor de 120 cv responde correctamente. A aparencia do Honda CR-V engana, pois parece moito máis pesado do que é en realidade (1.541 kg) e móvese mellor do agardado con este propulsor. O consumo homologado desta versión é de 4,5 litros aos 100 km. Algo que puidemos confirmar na nosa proba. Evidentemente podemos ter unha condución máis "racing" que eleve o gasto de carburante ata case 6 litros, pero en condicións normais, sen grandes esforzos podes alcanzar os mencionados 4 e medio.

Este Honda é deses vehículos que non cansa conducir. Invita ás viaxes longas tanto ao condutor como aos acompañantes grazas, entre outras cousas, á pouca rumorosidade no seu interior. O posto de condución elevado tamén favorece este feito. Unha suspensión correcta, sen chegar a branda, que soporta ben o peso da carrozaría, e unha boa visibilidade contribúe a facer da nosa ruta un agradable paseo.

Conclusións.

O Honda CR-V 1.6 i-DTEC é un SUV práctico que sorprende pola amplitude do seu interior. Cun bo illamento acústico a condución faise máis agradable. O seu motor cumpre perfectamente, no día a día, as expectativas dun usuario sen grandes pretensións. O 120 cabalos é un motor do que Honda pode sentirse orgulloso, tanto pola súa eficiencia como polo consumo. A dirección é directa e precisa. Por outra banda, gustaríanos un toque máis atrevido no deseño rachando un pouco coas versións anteriores, pero en xeral as súas liñas gustan. Así nolo fixeron saber as persoas que se achegaron a velo durante a nosa proba.

Hai que dicir que ten uns prezos nas distintas versións bastante competitivos. Hai un Honda CR-V dende 22.200 euros.

SPRINT MOTOR no Museo Zeppelin en Friedrichshafen

O soño truncado do gran globo voador

O Museo Zeppelin en Friedrichshafen supón unha oportunidade única para afondar na historia do dirixible. O Zeppelin marca un fito na enxeñería aeronáutica, que ten nesta pequena vila ás beiras do lago Constanza, no sur de Alemaña, o seu centro neurálxico nas primeiras décadas no século XX. O dramático accidente do LZ 129 Hindenburg en 1937 nos Estados Unidos supón a fin do soño de usar este gran globo como medio de transporte.

■ EMILIO BLANCO | TEXTO E FOTOS

Hindenburg

Alemaña iniciou co Graf Zeppelin en 1928 a primeira travesía regular polo Océano Atlántico. Tiña 236 metros de longo e transportou en 110 horas a 55 persoas ata Nova York. Pero a era do dirixible comercial remata co dramático accidente do LZ 129 Hindenburg, a maior aeronave da historia con 245 metros de longo. Estaba impulsado grazas a catro motores Daimler-Benz DB 602 de 1.200 cv, con 14 bolsas de hidróxeno e 2 de aire.

O 6 de maio de 1937 o Hindenburg ardeu por completo en menos dun minuto cando estaba a piques de amarrar en medio dunha forte treboada en Lakehurst, en Nova Jersey. Non están claras as causas do sinistro. Puido deberse a unha sabotaxe ou a un lume provocado por unha mala combustión do hidróxeno, un gas altamente inflamable. Morreron 36 das 97 persoas que viaxaban a bordo. Moitos faleceron por queimaduras e por seren esmagados pola estrutura cando trataban de salvar a vida saltando ó solo dende o interior do aparello. Outros lograron sobrevivir grazas a que caeu sobre eles a auga derramada despois de estourar os grandes depósitos que almacenaban este líquido na barriga do dirixible.

O Museo de Friedrichshafen amosa parte da interesante historia do dirixible. Unha arroutada de Ferdinand von Zeppelin, un home cualificado de tolo na súa época. Pero grazas a tolos deste tipo a humanidade foi progresando.

Ferdinand von Zeppelin foi o creador do aparello e estreou o seu primeiro dirixible o 2 de xullo de 1900. O voo percorreu durante uns minutos o lago Constanza e a experiencia resultou satisfactoria, aínda que houbo que realizar unha aterraxe de urxencia sobre as augas do Rihn. As colectas populares posibilitaron nun principio que a empresa de Zeppelin puidese satisfacer o seu soño. Houbo que agardar ata 1906 para que un destes aparellos fixese a primeira viaxe de 24 horas sobrevoando o ceo de Suíza, o que empezou a espertar o entusiasmo do público e do propio Estado alemán. Iso facilitou que a empresa de Zeppelin puidese obter un maior financiamento para potenciar a fabricación de dirixibles e motores novos. De tal xeito que en 1910 comezou o transporte regular de pasaxeiros.

Réplica dunha liteira do dirixible Hindenburg

Vista traseira do Maybach Zeppelin

Maybach Zeppelin (1929-1939) na sala da entrada do Museo Zeppelin

Mecanismo propulsor do Zeppelin

Cartel histórico

Os zeppelins tiveron unha importancia relevante na I Guerra Mundial como aeronaves de observación e de combate do Exército alemán. Pero a súa vulnerabilidade por lentitude e gran tamaño limitaron a súa acción bélica e deixaron de usarse en 1917 despois de fracasar nun ataque sobre Londres. Zeppelin morre precisamente en 1917 e despois da Gran Guerra a súa empresa pasa por serias dificultades económicas. Hugo Eckener colleu o testemuño e impulsou os voos transatlánticos, que foron realidade de maneira regular entre 1928 e 1937. Non obstante, a primeira experiencia en dirixible entre Europa e os Estados Unidos data de 1919 nunha viaxe de ida e volta do R34 británico.

Detalle dunha sala do Zeppelin

Réplica dunha pequeña habitación do Hindenburg

Detalle da gran barriga do Hindenburg

Maqueta do Graf Zeppelin

Réplica dunha sala de estar dos dirixibles transoceánicos

Réplica da parte con depósitos

Popa do Graf Zeppelin con símbolo nacionalsocialista

CALENDARIO DE PROBAS NOVEMBRO 2014

DATA	PROBA	ESPECIALIDADE	LUGAR	PROVINCIA	PAÍS
1 de novembro	Cto. España Rally TT - Lorca	Rally TT	Lorca	Murcia	España
1-2 de novembro	G.P F1 Estados Unidos	F1	Circuíto de Austin, Texas		EEUU
1-2 de novembro	Copa Clio, Resistencia e Classic Series - Jarama	Circuítos	Circuíto do Jarama	Madrid	España
1-2 de novembro	Circuítos GT e Michelin Endurance Series - Motorland	Circuítos	Circuíto do Motorland - Alcañiz	Teruel	España
1-2 de novembro	Cto. España Velocidade - Algarve	Velocidade	Circuíto de Portimao - Algarve		Portugal
2 de novembro	Copa de España de Enduro Infantil - El Molar	Enduro infantil	El Molar	Madrid	España
2 de novembro	XXXIX Motocross Sanlúcar - Cto. Andalucía	Motocross	C. El Barrero - Sanlúcar de Barrameda	Cádiz	España
2 de novembro	Motocross Villa de Almenara - Cto. Valenciano	Motocross	Villa de Almenara	Castellón	España
8 de novembro	Copa Galega Trial Clásicas Vilagarcía	Trial Clásicas	Vilagarcía de Arousa	Pontevedra	España
8 de novembro	Copa Galega Trial Infantil - Vilagarcía	Trial Infantil	Vilagarcía de Arousa	Pontevedra	España
8 de novembro	Cto. España Freestyle	Freestyle	Lugar por confirmar		España
8 de novembro	Trofeo Galego Resistencia Enduro - Taboexa	Enduro	Circuíto de Taboexa - As Neves	Pontevedra	España
8 de novembro	XLI Rally Maspalomas	Rally	Maspalomas	Gran Canaria	España
8-9 de novembro	V Karting Valga	Karting	Kartódromo de Valga	Pontevedra	España
8-9 de novembro	I Rally Eurocidade Tui - Valença	Rally Histórico	Tui e Valença		ES/PT
8-9 de novembro	Cto. España Rally TT - Guadalajara	Rally TT	Guadalajara		España
8-9 de novembro	G.P. Motociclismo Valencia	Mundial Motos	Circuíto de Cheste	Valencia	España
8-9 de novembro	G.P F1 Brasil	F1	Circuíto Interlagos		Brasil
9 de novembro	Cto. Galego Trial - Vilagarcía	Trial	Vilagarcía de Arousa	Pontevedra	España
15 de novembro	X Resistencia Autocross Arteixo	2ª cat.e outros eventos	Circuíto J. Ramón Losada - Arteixo	A Coruña	España
15-16 de novembro	Cto. Mundo Rallys - Gran Bretaña	Rally	Cardiff, Gales		GB
15-16 de novembro	Cto. Mundo Turismos - Macao	Mundial Turismos	Circuíto da Guía de Macao		China
15-16 de novembro	Cto. España Velocidade - Valencia	Velocidade	Circuíto de Cheste	Valencia	España
16 de novembro	Cto. Galego MX65/MX85	Motocross	O Porriño	Pontevedra	España
16 de novembro	Cto. España Trial - Cal Rosal	Trial	Colonia Cal Rosal - Olvan	Barcelona	España
16 de novembro	Trofeo Race Turismos - El Jarama	Turismos	Circuíto O Jarama	Madrid	España
21-22 de novembro	Cto. España Rallys Asfalto - Madrid Race	Rallys	Circuíto O Jarama	Madrid	España
22 de novembro	Trofeo Galego Resistencia Enduro - Arteixo	Enduro	Circuíto de Arteixo	A Coruña	España
22 de novembro	Cto. España Rally TT - Requena	Rally TT	Requena	Valencia	España
22 de novembro	VIII Rally Regularidade Moucho do Condado	2ª cat.e outros eventos	Comarca O Condado	Pontevedra	España
22-23 de novembro	G.P F1 Abu Dhabi	F1	Circuíto Yas Marina		Emiratos
30 de novembro	Cto. Galego MX - O Porriño	Motocross	O Porriño	Pontevedra	España

Mañana de Federico J. Losantos
Es la Tarde de Dieter Brandau
En Casa de Herrero

esRadio Galicia
SI LOS BUSCAS
LOS ENCUENTRAS
Coruña - Ferrol 102.7 FM Carballo 92.4 FM
Santiago 87.6 FM Padrón - Barbanza 104.6 FM
Vigo (Pontevedra) 100.3 FM Porriño - Tui 97.1 FM
Orense 89.3 FM Allariz 97.6 FM
Sarria (Lugo) 90.6 FM

A Juno de Convial Racing en acción na rampla de Penha II

Pedro Castañón López, *campión absoluto de montaña en Portugal*

"Coido que a montaña non é a miña modalidade, pero hai que adaptarse a todo"

Cunha traxectoria moi definida no mundo dos circuítos, o piloto compostelán Pedro Castañón López apostou pola montaña neste ano que está a piques de rematar. Circunstancias e intereses fixeron que se decantara polo nacional portugués, baixo as cores do equipo luso "Comval Racing". Menos nunha rampla estivo sempre en postos de podio, o que lle deu o título absoluto, a primeira vez que un foráneo logra ser campión de subidas no país veciño.

■ MIGUEL CUMBRAOS | Repostaxe
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Miguel Cumbraos: O principal obxectivo no 2014 era ser campión en Portugal ou máis ben descubrir unha modalidade tan intensa como é a montaña?

Pedro Castañón: O obxectivo era estar o máis arriba posible aínda que non souperamos realmente ata onde poderiamos chegar.

M.C.: Foi pois unha sorpresa ser campión?

P.C.: Pois si. Ao principio parecíanos bastante complicado facernos á condución deste tipo de vehículos. Pouco a pouco vimos que era posible estar nos postos de cabeza e dímonos de conta que podiamos ser primeiros ou segundos. De todos os xeitos teño que recoñecer que aínda me queda moito que aprender nunha especialidade que coido que non é a miña, pero no automobilimso hai que adaptarse a todo.

M.C.: Por que se decidiu a correr en Portugal?

P.C.: En Portugal empezamos a correr en karts e coñecemos a máis xente vencellada ao motor que en Galicia. Os integrantes do equipo "Comval Racing" axudáronnos en varias ocasións nas temporadas anteriores e este ano facilitáronnos moito competir. Estivemos a piques de correr no Campionato de España co equipo "Silver Car", pero por motivos familiares era moi complicado afrontar os largos desprazamentos iniciais (Málaga, Cádiz, Andorra e As Canarias)

M.C.: Compensa para un galego e os seus patrocinadores apostar por un certame como o luso de ramplas?

P.C.: Si, por suposto. Nunca tiveron as nosas participación tanta repercusión. Incluso foi noticia deportiva para todo Portugal nun informativo. Coido que todo isto ten que ser ben valorado polos nosos patrocinadores. Igualmente en Galicia e España tivo moita relevancia a miña presenza neste campionato.

M.C.: Como son tecnicamente os dous coches utilizados, é dicir Juno CN e Norma M20?

P.C.: Ambos montan un motor Honda 2.0, de preto de 265 cv, con cambio secuencial a través de levas. Suspensións e dirección son similares. A principal diferencia radica no chasis, multitubular na Juno e de carbono na Norma. Esta dá máis seguridade, sobre todo en condicións de pouco agarre, mentres que a primeira é un chisco máis veloz cando o asfalto está seco.

M.C.: Falemos dos principais rivais nesta interesante temporada

P.C.: Rui Ramalho acabou sendo o principal rival. É un piloto moi rápido e con quen temos moi boa relación. Foi evolucionando segundo pasaban as probas. Fonseca foi tamén un duro competidor, sobre todo nas probas favorables a súa Silver, aínda que sufrira a falta de presuposto.

M.C.: Aínda que a experiencia de Castañón en Galicia é mínima, podemos facer unha comparación entre as subidas galegas e as portuguesas?

P.C.: Os trazados de Portugal son máis seguros e máis específicos para probas de montaña. Supoño que o ambiente é similar, aínda que os lusos teñen máis paixón pola montaña e os seus medios de comunicación adícanlle un maior seguimento.

M.C.: Quedemos cunha "rampla" portuguesa das disputadas.

P.C.: É difícil. Por percorrido Serra da Estrela e Porca da Murça, por sensación de velocidade Falperra. A máis complicada quizáis a Rampa da Penha, pese a ser moi curta.

M.C.: Sempre hai persoas de quen acordarse nos momentos felices, quen fixeron posible este título?

P.C.: A miña familia, sen dúbida alguna. Os patrocinadores que teño e o equipo

CARREIRA A CARREIRA

Rampla e Lugar	Vencedor absoluto	Resultado Pedro e coche utilizado	Análise da proba
Penha I (Guimaraes)	César Rodríguez (BRC B49)	2º (Juno CN)	"Fun o primeiro clasificado entre os pilotos do campionato portugués. Tan só puiden participar nas mangas de carreira, sen dispor da primeira e segunda velocidade".
Falperra (Braga)	S. Faggioli (Norma) /Europeo Rui Ramalho (Juno)/Portugués	9º (Juno CN)	"Asinei o mellor tempo en adestramentos, na manga oficial do campionato portugués. A anulación da seguna manga impedíume recuperalo tempo perdido na primeira cando errei co pulsador da centraliña do selector do cambio e este quedou anulado. Puiden tan só sumar dous puntos".
Serra da Estrela (Covilha)	Pedro Salvador (Tatuus PY012)	2º (Juno CN)	"Non dispuxen da primeira velocidade, necesaria neste percorrido con diversas curvas de primeira".
Porca da Murça (Murça)	Pedro Castañón (Norma M20)	1º (Norma M20)	"Probei o coche na mesma carreira. Con chuvía asinei o segundo mellor tempo nos adestramentos, sendo primeiro nas tres mangas oficiais".
Capital do Móvel (Paços de Ferreira)	Pedro Castañón (Norma M20)	1º (Norma M20)	"Segunda comparecencia coa Norma, de novo saldada cunha vitoria, que reforzaba considerablemente as nosas opcións".
Caramulo (Viseu)	Carlos Torres (Norma M20FC)	3º (Juno CN)	"Competimos co coche recentemente montado despois dun accidente sufrido por un piloto portugués no circuíto urbano de Vila Real. Tivemos diversos problemas mecánicos. O equipo tivo moito traballo. No fondo foi unha xornada de test in situ".
Penha-2 (Guimaraes)	Pedro Castañón (Juno CN)	1º (Juno CN)	"Pese a considerables atrancos mecánicos, foi unha fin de semana festiva. Terceira vitoria do ano; permitíanos obter xa o título absoluto".

"Comval Racing". Teño que lembrar tamén a Joaquín de San Martín que move Roma con Santiago para seguir axudándonos, a Iván, entusiasta do noso equipo, e a Carlos, o noso "mestre" no karting. E especialmente a miña irmá María, que me gustaría moito que me poidese acompañar nas carreiras e que disfruta dunha forma especial cando levo un trofeo a casa.

M.C.: Tras probar en pista e en subidas, con que modalidade se queda Pedro Castañón?

Do circuíto á montaña

Santiagués de nacemento, con 22 anos e dedicado ao mundo das artes e o deseño gráfico, Pedro Castañón López empezou no mundo dos monoprazas no ano 2010, onde foi quinto absoluto e primeiro da categoría CM1 no Open España. Catro triunfos, entre outros resultados de honra, déronlle a terceira praza no mesmo campionato un ano despois. No 2012 foi terceiro no Certame Ibérico Sport-Prototipos, asinando dúas vitorias, ao tempo que descubría a montaña, en concreto na rampla portuguesa de Vila Nova da Cerveira, onde era segundo. A temporada pasada coñecía as subidas galegas, sendo terceiro na prestixiosa cita de Chantada, á par que competía en pista, dentro da opción Iberican Superseven, onde obtivo un podio.

P.C.: Coa de circuítos, aínda que non vexo posibilidade de seguir avanzando polo custo. En montaña a cercanía coa xente nótase moito e en Portugal aínda máis. Gústame máis a loita directa co rival que agardar a saber o tempo que se fai nunha subida.

M.C.: Chantada 2013 é a única participación de Castañón en subidas galegas. Gustaríalle medirse en directo cos "tenores" actuais, dígase Sobral, Varela, Rodríguez?

P.C.: Tiven unha oportunidade de facelo e realmente ródase moi rápido. Nunca se sabe. Depende do que sexa máis convinte para o presuposto que reunamos e a repercusión que se lle poida dar. Interésame seguir correndo o máximo posible, pero para iso teñen que darse unas cantas circunstancias.

M.C.: 2015 chamará en breve ás portas, hai xa ideas concretas enriba da mesa?

P.C.: Este ano nos desgastamos bastante. Foi unha temporada moi complicada. Gustaríame repetir en Portugal, onde sentinme moi a gusto. Tamén sería interesante poder competir nalgunha proba do Europeo. Se por min fose, correría o certame portugués de Sport Prototipos.

Espazo para a solidariedade

Castañón jr. xa leva tempo rotulando nos seus coches de competición o logo de "Agaela" asociación que vela pola persoas afectadas pola Esclerose Lateral Amiotrófica. "Grazas a Francisco Otero, que traballaba nunha radio en Compostela cando o meu pai comezaba a correr, descubrimos que estes enfermos eran persoas espectaculares pola súa rebeldía e forza. Que sufrían unha enfermidade moi cruel que permite a capacidade intelectual pero aprisionaos nun corpo sen vida. Teño afeccionados ás carreiras que sufren de ELA, o que é para min unha verdadeira satisfacción. Ultimamente, sobre todo a través das redes sociais, conseguiron dar a coñecer as súas necesidades. É moi importante ter plataformas que lles permitan estar comunicados con amigos, médicos, enfermeiros…" comenta o piloto.

A trascendental figura do pai

Pedro Castañón Escalera non necesita presentación, e máis no mundo do motor santiagués. Ben laureado en diversas copas de promoción do mundo dos ralis apostou pola montaña nun momento nas que había outras prioridades máis importantes e necesarias. E como na vida todo son ciclos chegou tamén o momento de colgar cascos e lubas e dar continuidade ao seu legado en competición.

"A importancia que ten meu pai neste título absoluto é moita" di o seu fillo. "Por agora adestra comigo e intenta asesorarme sobre como facelo mellor. Estudiamos as subidas nos vídeos, está pendente de todo na asistencia, sabe moi ben o que se pode agardar de cada rival e de min mesmo. Sempre me aconsella calma e que non hai que precipitarse, que as cousas irán chegando. Ademais sufre en cada carreira, que é o peor, pero está por enriba de todos os detalles. Que máis se lle pode pedir?" conclúe.

Un modelo pioneiro: o primeiro coche con tracción dianteira da marca do rombo

Renault 4: o medio século do Catro Latas

Símbolo dunha época, protagonista en películas e empregado pola policía francesa e a Garda Civil española ata os anos 90

Naceu cun destino marcado: competir co Citroën 2CV e con ese fin presentouse coa etiqueta de coche "blue jean": versátil, de baixo custo, con vocación mundial e capaz de sobrevivir á infinidade de cambios que experimentaba a sociedade dos anos 50 e 60. Bautizado como Renault 4 pero rebautizado con diferentes apelativos: 4L, R4, Renoleta, Chivoleta, 4Lobbo ou Amigo Fiel, en España pasará á historia como "Catro latas". No Retro-Visor celebramos os 50 anos dun modelo icónico da casa francesa. Pero a idade non o arreda da estrada: segue pisando asfalto, está a pleno rendemento no Vaticano, como coche de uso cotiá do Papa Francisco, e renova imaxe nun concurso de deseño da compañía, que xera especulacións sobre a súa posible volta con estética modernizada.

■ ROCÍO PEREIRA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O lanzamento

O Renault 4 presentouse oficialmente no Salón de París do ano 1961 aínda que chega a España tres anos despois, en febreiro de 1964. Era o primeiro turismo con tracción dianteira da casa francesa e foi o seu presidente, Pierre Dreyfus, quen tivo que convencer aos enxeñeiros para que aceptasen deseñar un modelo distinto, no que a renuncia ao motor traseiro permitía obter un piso plano e no que había que empregar barras de torsión para non ocupar a cabina con resortes. Foi un reto técnico grande ao ser considerada esta a parte máis vulnerable, pero terminou sendo a máis resistente. Presentáronse 3 versións e unha furgoneta: o R-3, que desapareceu do catálogo no ano seguinte por non cumprir as expectativas da compañía, o R4, dotado cunha mecánica máis potente e o R4L, que levaba o L como inicial de luxo, e que en España se transformou en *latas*, máis ben todo o contrario do pretendido. Certamente era a versión con mellores acabados, embelecida, cunha calandra e perfís laterais cromados.

Éxito comercial nos primeiros anos

Aínda que na súa aparición tivo moito que ver a rivalidade co 2CV, coa pretensión de ser un competidor forte no mercado, tamén se di que o presidente da compañía, despois de ler nun xornal francés a previsión sobre un aumento considerable da taxa de natalidade, desexaba ofrecer un coche económico e útil, apto para a clase media da época. Así as cousas, o R4 presumía de ser polivalente, práctico e barato; custaba 84.000 pesetas, con gastos de mantemento baixos e un habitáculo atractivo, malia que pola súa austeridade interior foi chamado "unha caixa sobre rodas". Triunfou entre os condutores que querían un coche fiable e robusto, que se adaptaba ao campo e á cidade. O éxito amósase nas cifras de vendas: máis dun millón de exemplares aos seis anos do seu lanzamento. En 1970, un de cada catro turismos que circulaba por España era un R4, polo que se apunta que foi o artífice do asentamento de Renault no país.

A súa gran baza: os múltiples usos

O carácter práctico é unha das características que destacan tódolos retratos do Renault 4. O coche ofrecía un interior amplo, doado de cargar con obxectos voluminosos e unha quinta porta, que era unha novidade na época, cunha banqueta traseira abatible que achegaba máis facilidades. Pola súa altura ao chan e o seu tacto en suspensión, era un vehículo perfecto para moverse por contornas rurais. É por iso que está considerado como un dos pais dos actuais *todocamiños*. De feito, a policía francesa incluíuno na súa flota, a Garda Civil Española empregouno como coche patrulla, o persoal de Telefónica e Correos como vehículo de traballo e moitos agricultores como transportador nos labores do campo. Son exemplos da polivalencia de usos que ofrecía.

A versión española fronte á francesa

FASA (Fabricación de Automóbiles Sociedade Anónima) foi a entidade responsable de producir os vehículos da marca do rombo desde 1951 e ata o ano 2000, cando as súas factorías se integraron en Renault España. No caso do R4 introduciron algunhas variacións: o parachoques tiñan un deseño distinto e incluían unha especie de bigote na placa de matrícula posterior. Amais, os coches españois non posuían os intermitentes laterais dos franceses. Os enxeñeiros españois buscaban unha mecánica con maiores posibilidades, cun propulsor de 845cc e 30cv de potencia que lle permitían ofrecer capacidades dinámicas superiores aos 0,7 litros que brindaba a versión de acceso francesa. Igualmente, os coches españois engadían un sistema eléctrico de 12 voltios que permite obter unha iluminación maior.

Evolución do modelo

O "Catro Latas" non experimentou moitos cambios nos máis de 30 anos de produción, a diferenza doutros modelos, pero habelos, hóuboos.

No ano 1968 acometeuse o primeiro retoque deixando unha grella frontal renovada que cambiaba a imaxe do coche. Tamén houbo cambios mecánicos abandonándose o motor orixinario e estreando o tipo Serra do Renault 8, de grande fiabilidade, que subía a potencia ata os 35cv. Amais, a caixa de cambios pasou a catro velocidades.

Unha década despois, en 1978, acométese a segunda posta ao día: a grella de aluminio deixa paso a unha de plástico, os intermitentes tórnanse de cor laranxa e gañan en tamaño.

No ano 1982, prodúcese unha mellora destacada coa incorporación do motor de 1,1 litros con 40cv e os discos de freo dianteiros.

En 1983 FASA decide modernizar o interior do habitáculo, apostando polo plástico negro, en substitución do ton beixe, renovando a instrumentación e mellorando a comodidade dos asentos, que pasaron a ter repousacabezas.

A familia do R4

Para quen precisase máis espazo, Renault desenvolveu sobre o chasis do modelo orixinal dúas furgonetas: a **F4,** normal e sobreelevada, e a **F6**, presentada nos anos 70, máis longa e con maior distancia entre os eixes. Ambas dispoñían dunha portiña, no portón traseiro, para cargar obxectos de maior lonxitude como tubos e escaleiras. Ademais, comercializouse unha versión sen teito, o **Plein Air,** e unha de campo chamada **Rodeo**, que pretendía competir co Citroën Mehari. E o Catro Latas tamén tivo presenza na competición. No ano 1979 o Renault **Sinpar** dos irmáns Marreau acadou o quinto posto no rally París-Dakar. Un ano despois, quedaron terceiros no Raid Africano.

O final

Logo de 28 anos de vida comercial, a produción interrompeuse por mor da norma que obrigaba a montar catalizador dende o ano 1993. Só continuou ata 1994 en Marrocos e Eslovenia. Con todo, a fabricación en España, na planta de Valladolid, cesara en 1989 con case 800.000 unidades e a imaxe de mito na historia do automobilismo español. Os últimos mil exemplares do R4 saíron da factoría francesa de Billancourt; pertencían á serie especial Clan e levaban o lema "Bye-Bye" no cadro de mandos. Cun total de 8.135.424 unidades é un dos coches máis vendidos da historia da casa francesa.

Curiosidades

- A suspensión por barras de torsións que incorporaba o chasis, provocaba que a distancia entre os eixes non fose igual en ámbolos lados do coche, algo impensable na fabricación moderna, pero aceptable nos anos 60 para crear un modelo económico.
- Producido en máis de 27 países, entre eles, Australia, Sudáfrica, Chile ou Filipinas.
- Os últimos R4 levaban cintos de seguridade nos asentos traseiros.
- Non había tiradores para abrir as portas desde dentro, senón que se metía a man na porta directamente.
- Alcume arxentino Renoleta vén do que usaron para a Citroneta, o 2CV. En México chamáronlle Gelatinera, ao ser empregada no reparto por unha empresa de xelatinas.

Ficha técnica da primeira versión

	Motor
Tipo	Dianteiro, lonxitudinal de 4 cilindros en liña
Cilindrada	747cc
Par máximo	15kg/m a 4.000 rpm
Potencia máx.	26,5cv a 4.500 rpm
	Transmisión
Tipo	Tracción dianteira
Cambio	Manual de 3 relacións
	Freos
Dianteiros e traseiros	Tambores
	Suspensión
Dianteira	Mediante cuadriláteros deformables con barra de torsión lonxitudinal regulable suxeita ao chasis
Traseira	Por roda tirada e barras de torsión transversais regulables
	Dimensións
Largo	3,655mm
Ancho	1,485mm
Alto	1,532mm
Peso	635kg
Vel. máxima	100 km/h

www.codigocero.com

DIARIO DE NOVAS TECNOLÓXICAS DE GALICIA

Sigue a última hora de todo o que che interesa en materia de I+D+i. O noso boletín diario é o de maior difusión por subscrición en Galicia, tal como o amosan os máis de 3.000 subscritores que reciben no seu correo electrónico un resumo de xeito gratuíto do máis destacado en materia de novas tecnolóxicas.
A que agardas? Subscríbete XA!

Síguenos en: facebook twitter boletín diario google + google currents

Voltas… outonais

■ MIGUEL CUMBRAOS | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

Avanza o nacional de ralis, que consumiu dúas citas en estradas asturianas, en concreto Príncipe de Asturias e Llanes. Dúas vitorias do alacantino Miguel Fuster, co seu habitual Fiesta R5. As mangas de Santander e Madrid serán decisivas no devir do certame, que de momento encabeza o galego Serxio Vallejo.

Seguimos na comunidade veciña, pois nos arredores da localidade de Pravia disputouse o Rali de Asturias, válido para o europeo de Históricos. Intratable mostrouse o veterano avilesino Daniel Alonso, o mellor co seu Ford Sierra Cosworth.

No salimos do asfalto astur, pois o campionato autonómico xa ten vencedor absoluto. Os resultados acadados nas diferentes carreiras déronlle un novo cetro ao piloto de Colunga asentado en Lugo, Jonathan Pérez, que recurriu a un Lancer EVO X de RMC.

E falando de Históricos antes de que rematara o calendario do 2014 o título xa tiña propietario. Nova coroa, e con ista van tres, para o melidense Xesús Ferreiro, que venceu co seu Porsche nos cinco ralis disputados, o último deles o de Extremadura.

Seguindo cos ralis, aínda que agora centrados no galego. Co título xa sentenciado dende o San Froilán, a penúltima cita do exercicio foi na Ribeira Sacra ourensá. E sobre treitos ben coñecidos vitoria para Iván Ares e Álvaro Bañobre, a sexta do 2014 aos mandos do seu coñecido Porsche 911.

De Galicia a Chipre, do galego ao Europeo. Nova entrega do calendario 2014, a antepenúltima, con triunfo do piloto saudí Al Rajhi, cun Fiesta RRC. A falta dos ralis o suizo Valais e o francés Córcega, Lappi e o seu Fabia encabezan a xeral provisional.

E do Mediterráneo ao interior francés, neste caso á rexión de Alsace, fronteiriza con Alemaña. As súas estradas foron o escenario da primeira vitoria en asfalto do finlandés Latvala, que se achega ao seu compañeiro Ogier na loita polo título do WRC. España e Gran Bretaña son as carreiras que quedan, os seus resultados serán determinantes.

E dentro da categoría RC2 no rali francés, o catalán Xevi Pons, baixo as cores do equipo galego ACSM Team, completou un magnífico rali, sendo quinto na citada división e decimonoveno na xeral.

Os Citroën C-Elysée WTCC conseguiron un magnífico resultado cos catro primeiros postos en Shanghái, grazas á vitoria de José María López por diante de Ma Qing Hua, Yvan Muller e Sébastien Loeb. Este pleno permitiu a Citroën converterse en Campión do Mundo de Construtores.

Un pouco de off-road para avanzar. Dilucidado queda o campionato de España de Todoterreo, tras a quinta manga, o Terras do Sur, disputado en Córdoba. Vitoria e título para a parella Gracia-Sanjuan, con Mitsubishi Montero.

Dos camiños aos peraltes dos circuítos. China, en concreto o seu trazado de Pekín, albergou unha nova cita do Mundial de Turismos. Tom Chilton, con Chevrolet, e Robert Huff, con Lada (estrea en vitorias para esta marca) lideraron as dúas mangas, seguindo o arxentino José María "Pechito" López como líder provisional.

Moi cerca do título das World Series by Renault, e dun posible asento en F-1, está Carlos Sainz Jr. Cuarto e sexto en Hungría, o madrileño venceu nas dúas mangas de Francia, celebradas en Paul Ricard. Quen tamén non desmerece é o castellonense Mehri, gañador dunhas das carreiras celebradas na pista maxiar.

Tamén na pista, o nacional de resistencia chegou a súa penúltima reunión do ano. Foi na pista gaditana de Xerez, onde o galego Juan Campos obtivo un sétimo e sexto posto respectivamente na clase 1, aos mandos do seu coñecido Seat León.

Continuamos coa competición cronometrada, desta volta na opción de subida de montaña. Santa María de Oia pechará o galego deste ano, que xa ten campión na persoa de Jacobo Sobral. Foi segundo en Poio, onde venceu Toño Varela, acadando deste xeito o título do ano en curso.

Maikel Vilariño, campión de Galicia de autocrós na categoría de Car Cross, e Dani Mariño, subcampión. Así se resume o resultado da última proba do certame celebrada no Castro, no concello coruñés de Rianxo.

Campionato de España de Ralis de Asfalto

Todo a unha carta

■ MIGUEL CUMBRAOS | Texto e Fotos

O sinxelo valor de medio punto, esta é a diferenza que existe despois de nove ralis entre os dous aspirtantes ao título do Campionato de España de Ralis de Asfalto, agora bautizado como "CERA". Temporada de toma e daca entre Serxio Vallejo (Porsche 911 GT3 2010) e Miguel Fuster (Ford Fiesta R5), vencedor cada un deles de catro ralis.

Chegaran a Madrid, cita decisiva a finais de novembro, separados por esa mínima marxe. As combinacións son diversas, en función de se se produce abandono ou non dalgún deles, aínda que está claro que cos dous en competición se levará o título quen acabe por diante do seu rival. "Alea jacta est" como dicían os romanos…

Clasificación

Rali	Posto Vallejo (245 puntos)	Posto Fuster (244)
As Canarias	Non participa no nacional	Abandono por avaría mecánica
Sierra Morena	1º	2º
Rías Baixas	1º	2º
Ourense	2º	1º
Bierzo	1º	Abandono por accidente
Ferrol	1º	3º
Príncipe de Asturias	2º	1º
Llanes	32º	1º
Santander	2º	1º
Madrid	pendente	pendente

O sector dás dúas rodas recupérase este ano

Kymco triunfa en Galicia

Kymco logrará sumar este exercicio o seu sexto ano consecutivo como primeira marca de scooters en Galicia, grazas ao crecemento de dous díxitos que está rexistrando nos primeiros oito meses deste ano (11,40%). O negocio do scooter é o segmento máis importante do mercado das motocicletas na nosa terra, cunha cota de mercado en aumento dende 2010 ata chegar ao 56% do sector na actualidade.

■ REDACCIÓN | Texto

Por provincias, destaca o mercado de scooters da Coruña onde Kymco alcanza o unha cota do 26,87%, que lle sitúa por encima de Piaggio e Yamaha; síguelle Pontevedra, o mercado de maior volume de vendas, onde o seu peso é do 21%, por enriba de Piaggio e Honda. Pola súa banda, en Ourense e Lugo, as provincias con menor volume de vendas do mercado galego, a marca conta co 22,4% e o 24,6% de penetración, respectivamente.

O mercado de scooters é o principal mercado de dúas rodas en Galicia. Máis da metade das motos que se matriculan na comunidade autónoma galega son scooters (un 56%), segundo os datos acumulados nos oito primeiros meses do ano. O 44% restante do mercado de dúas rodas repártese entre motocicletas de campo (11%) e de estrada (32%).

Por provincias, Kymco conta cun forte posicionamento en Pontevedra, que é o primeiro mercado de scooter das catro provincias, onde concentra o 61% das unidades matriculadas da comunidade autónoma. Séguelle A Coruña, co 25,2%. Entre as dúas provincias suman o 80% das vendas de scooter en toda a Comunidade.

Lanzamento do K-XCT 125i/300i ABS

Kymco comercializará o próximo mes de novembro, en versión de 125 e 300 cc, o K-XCT ABS.

A principal novidade do K-XCT 125i/300i ABS é a mellora da seguridade e estabilidade na freada grazas á incorporación do sistema antibloqueo máis avanzado do mercado, o módulo 9M de Bosch. Esta centraliña, desenvolvida específicamente para vehículos de dúas rodas, destaca polo seu peso de apenas 700 gr e polo seu reducido tamaño, a metade en comparación coa xeración anterior.

Ademais do Branco Puro, Gris Compacto e Azul Sintetizado, preséntase en exclusiva en Vermello Núcleo, e en terminación mate perlado como no resto de cores da súa gama.

NEUMÁTICOS 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