



Nissan Qashqai 1.5 dCi 110 cv

Pola boa senda



Nuevo Kia Sportage.
Diseñado para sorprenderte.

SPORTAGE

¡Condúcelo desde 17.600€!

APROVECHA EL PLAN PIVE Consumo (l/100km): 4,6-7,6. Emisiones de CO₂ (g/km): 119-177.
PVPR Kia Sportage 1.6 GDI 132 CV Basic 4x2 (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y aportación del gobierno al Plan PIVE). No incluye gastos de gestión y matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan PIVE. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Santander Consumer EFC, S.A., un importe mínimo de 10.000€ a través de la campaña Flexible Range Finance, a un plazo mínimo de 48 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. Oferta válida hasta el 30/04/2016 en concesionarios de Península y Baleares. Modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. *Consultar manual de garantía Kia.



COMPOSTELA CONCESIONARIO, S.L.

Avda. Isaac Peral, 4
Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela
Tel.: 981 30 71 46

www.compostelaconcesionario.es



VITARA
desde 13.855€

NOYAMOTOR
Pol. Ind. del Tambre - Vía Edison, 3
SANTIAGO DE COMPOSTELA
Tel. 981 577 726



*PVP recomendado Suzuki Vitara 1.6 WT GL 4x2 por 13.855 € (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y Plan PIVE 8 del Gobierno). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan PIVE 8. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000 euros, con un plazo mínimo de 48 meses a través de las campañas S25 y S26. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/03/2016 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. El precio no se corresponde con el vehículo de la fotografía.

Consumo combinado: desde 4,0 hasta 5,7 l / 100 km. Emisiones CO₂: desde 106 hasta 131 g / km.



Gala do Ciclismo Galego

■ MIGUEL DEL MORTIROLO | Texto e Foto



O mes pasado celebrouse a Gala do Ciclismo Galego na Cidade da Cultura en Santiago de Compostela, un momento moi agardado por todas e todos os deportistas vinculados co mundo das dúas rodas. Case setenta ciclistas foron galardoados nas distintas modalidades e categorías de ciclismo: Estrada, Ciclocrós, BTT-XCO, BTT-XCM, BTT-Enduro e BTT-DH. A gala estivo presentada por Terio Carrera, coñecido locutor da Televisión de Galicia.

Entre os homenaxeados con mencións especiais cabe destacar o ex-ciclista santiagués David Blanco polas súas cinco vitorias na Volta a Portugal. A Xulio Conde polo seu gran labor na promoción do ciclismo e traballo coa base no Club Ciclista Maceda. A Horacio Barros polo seu apoio e loita polo

ciclismo no Club Ciclista Spol e ao Club Ciclista Teis polo seu vinte e cinco aniversario.

Este ano tiveron a sorte de asistir e debo salientar que foi todo un éxito, case non faltou ningún dos mellores ciclistas galegos, Gustavo César Veloso, Delio Fernández, Álex Marque, Daniel López, Martín Lestido... ata estivo presente o ex-campión do Mundo de triatlón Iván Raña. Unha celebración que dá cor e calor a este deporte das dúas rodas que tanto apaixona a moitas e moitos deportistas. Unha forma de visualizar que o ciclismo está de moda e que ten un futuro tremendo na nosa comunidade. Dende SPRINT MOTOR temos que darlles o noso parabén a todas e todos os premiados.

Polini Hi-speed para E-bike



Polini Hi-speed é un dispositivo electrónico deseñado para os motores E-bikes co obxectivo de evitar a parada do motor aos 25km/h e en consecuencia manter activa a asistencia ata os 50km/h, aproveitando ao máximo as prestacións que pode ofrecer o motor. Polini Hi-Speed é doado de instalar, xa que os conectores adaptación directamente aos orixinais, mantendo a resistencia ao auga. A instalación realízase en poucos minutos sen abrir o motor, tampouco os selos orixinais e, é completamente invisible porque se pon no espazo interior do carter que cobre o motor. É completamente reversible e pódese volver á configuración orixinal nuns minutos. Non ten batería, autoaliméntase. Prezo: 98 euros.



Botas X-PROL V de ACERBIS en amarelo flúor



Amarelo flúor é a nova cor para as botas X-ProL V de ACERBIS, ademais das xa existentes: branco, negro, branco/negro, negro/branco e vermello/branco. Botas confeccionadas en pel e pensadas para afeccionados e profesionais do motociclismo off-road, cunha boa relación calidade/prezo e nas que destaca sobre todo, a súa sola VIBRAM®. Disponible en tales: da 39 á 47. Prezo: 200 euros.



Peugeot Motorcycles Saxoprint



O equipo desvelou o seu novo proxecto en Jerez de la Frontera, presentando ao experimentado Alexis Masbou e ao novo talento John McPhee como a súa sólida e prometedora alineación de pilotos. Unhas condicións atmosféricas fantásticas acompañadas por ceos claros deron a benvinda aos equipos e pilotos para o primeiro test oficial nas categoría Moto3 que tiveron lugar no circuíto de Jerez. As expectativas son altas dada a historia da marca francesa en carreiras de dúas rodas que se remonta a principios do século pasado.

O circuíto de Qatar acollerá a primeira das 18 carreiras do Campionato do Mundo de Moto3 que comezará o día 20 de marzo.



NOVAS »
PAXS. 6, 7, 8, 12, 13 e 32



REPORTAXE » 26
VI RETRO GALICIA



PROBA » 16
NISSAN QASHQAI 1.5 DCI 110 CV



RETRO-VISOR » 24
CITROËN GS



- 8 LEVANTE O PRIMEIRO SUV MASERATI
- 10 PROTOTIPO T-CROSS BREEZE DE VOLKSWAGEN
AUDI Q2 PEQUENO TODOCAMIÑO
- 12 SEAT ALHAMBRA 20º ANIVERSARIO
I XORNADA SOBRE TECNOLOXÍA E SEGURIDADE VIARIA
NOVO KIA OPTIMIA SPORTSWAGON
- 13 NOVO FIAT TIPO CINCO PORTAS E STATION WAGON
SAPPHIRE: O FUTURO DA GAMA RAV4 HYBRID
- 14 OS PNEUMÁTICOS DE INVERNO, RECOMENDABLES EN ZONAS FRIAS
- 20 A FACTURA DO TALLER, CERTIFICADO DO TRABALLO REALIZADO

PROBA » 22
KAWASAKI J125



29 » COMPETICIÓN
AR VIDAL RACING



SECCIONS

DÚAS RODAS	2
OPINIÓN	4
EDITORIAL	5
NOVAS	6
PNEUMÁTICOS	14
COMPOSTELA	21
CALENDARIO	28

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



PSA vai polo bo camiño

O grupo automobilístico PSA Peugeot-Citroën pechou o 2015 cuns magníficos resultados empresariais. Para empezar, a compañía logra adiantar nun ano a volta ós beneficios despois de varios exercicios de fortes perdas. PSA rematou o 2015 cunhas ganancias de 1.202 millóns de euros, que contrastan coas perdas de 555 millóns de 2014. Pero sobre todo deixa moi atrás o duro e non tan afastado exercicio de 2012, cando a multinacional francesa pechou cun saldo negativo de 5.008 millóns de euros.

Detrás da boa evolución de Peugeot-Citroën hai varios factores. Por suposto, as vendas próximas ós tres millóns de vehículos en todo o mundo. Pero tamén beneficiaron outros factores como a baixada dos prezos das materias primas e o impacto favorable dos tipos de cambio. Tampouco se pode esquecer o importante plan de axuste posto en marcha desde a presidencia executiva que ostenta Carlos Tavares. Este último



EMILIO BLANCO | TEXTO
@EmilioBlanco10 | TWITTER

factor albíscase como clave para consolidar a recuperación e aumentar os beneficios de PSA nos próximos anos.

Varias fábricas, entre elas a de Vigo, aplican diversos recortes desde hai meses. Son necesarias estas medidas? A resposta é afirmativa a teor do que sostén a maioría sindical. As centrais con presenza na fábrica viguesa concordan

en que as medidas de flexibilidade laboral agora en negociación son imprescindibles para seguir crescendo. E medrar pasa por competir con outras plantas para facerse coa adxudicación dun novo modelo que permita aumentar a produción e, con iso, xerar máis emprego. O que está claro é que Vigo leva demostrando a súa gran capacidade produtiva, eficiencia e privilexiada posición xeográfica para distribuír coches ós máis diversos mercados internacionais, algo que todo apunta a que se vai manter nos próximos exercicios.

PSA presentará o 5 de abril o novo plan estratéxico de crecemento rendible e aí máis poderemos saber sobre o proxecto de cara ós vindeiros anos. Todo fai pensar que Peugeot-Citroën vai centrar os seus esforzos en Europa e na China. Outros mercados emerxentes como América Latina e Rusia parecen quedar atrás ó amosar agora máis feblezas económicas das que se pensaban hai un tempo atrás.

Peugeot domina en febreiro

Opel entra no podio galego grazas ó novo Astra

EMILIO BLANCO | TEXTO

Febreiro foi un bo mes para Peugeot, que xa lidera o mercado galego. Os concesionarios da marca do Grupo PSA en Galicia comercializaron 333 vehículos o mes pasado. Tanto o 308 coma o 208 están tendo moi boa acollida entre os consumidores galegos que buscan un coche novo. A outra marca do Grupo PSA, Citroën, tivo tamén un comportamento positivo en febreiro, ó vender 285 automóbiles. Opel pechou o podio do TOP-10 galego o mes pasado. As vendas do novo Astra, Coche SPRINT MOTOR 2016, impulsaron á marca alemá, con 213 unidades.

No mes de febreiro Audi mellorou as súas cifras en Galicia e situouse como cuarta marca máis comercializada, con 210 automóbiles. Volkswagen baixa e descende ata a quinta posición, con 208. Seat unicamente subiu

TOP-10 GALICIA XANEIRO

1		PEUGEOT	333
2		CITROËN	285
3		OPEL	213
4		AUDI	210
5		VOLKSWAGEN	208
6		SEAT	194
7		KIA	192
8		RENAULT	191
9		TOYOTA	173
10		MERCEDES	172

en febreiro na provincia de Ourense e comercializou en total 194 unidades. Kia segue co seu proceso de mellora comercial en Galicia e queda na sétima praza no TOP-10 galego de febreiro con 192 coches. Non obstante, Renault non tivo un bo mes de febreiro despois de baixar considerablemente nas catro provincias. Os concesionarios da marca francesa sacaron das súas instalacións 191 vehículos. A Toyota foille ben na Coruña e Lugo e perde vendas en Ourense e Pontevedra. Toyota quedou na novena posición con 173 automóbiles. O TOP-10 galego de febreiro pechoinou Mercedes, que continúa a súa excelente marcha grazas ás vendas do Clase A. O fabricante alemán vendeu 172 coches en febreiro en Galicia.

BREVES

» **A compañía do Grupo Sixt myDriver chegou ao noso país para ofrecer os seus servizos de condutores profesionais para clientes particulares e de negocios.** "myDriver" ofrece un "servizo de chofer" en Barcelona, Madrid, Bilbao e Valencia. Ademais, nas vindeiras semanas tamén dará servizos en Tenerife, Málaga, San Sebastián e Gran Canaria

» **Máis de 72.700 condutores equivócanse cada ano ao botar combustible** ao seu vehículo, provocando avarías mecánicas graves ao automóbil, segundo un estudo realizado polo RACE. Nunca se debe intentar sacar o combustible do vehículo dunha forma pouco segura, xa que, ademais dun risco, pode ocasionar máis problemas, como incendios.

» **A firma MEV My Electric Vehicle presentou o seu novo modelo eléctrico ZIP**, que ten unha autonomía de 130 km e que se pode conducir sen o carnet de conducir B. Este modelo non emite dióxido de carbono (CO2) durante a súa utilización. Ademais é doado de conducir, grazas a que ten un pequeno tamaño e conta cunha gran maniobrabilidade.

» **O 79% dos condutores españois considera que o coche conectado é o vehículo "ideal"** e afirma que é sinónimo de progreso, aforro de tempo e seguridade, segundo se desprende das conclusións do Observatorio Cetelem Auto 2016. O 75% dos condutores afirma reducir o seu tempo de desprazamento grazas ao smartphone.

» **Kymco lanzará un total de cinco novos modelos que cumpren coa normativa europea Euro 4** durante o presente exercicio no noso país, malia que ao longo deste ano aínda se poden comercializar modelos homologados coa regulación Euro 3.

» **Mahindra renovou o deseño do seu modelo todoterreo XUV500**, que busca cumprir coas expectativas dos clientes europeos, á vez que incorpora novos elementos de equipamento. Este modelo, que xa se atopará á venda no noso mercado, conta cunha nova estética exterior. Monta unha motorización turbodiésel de 2.2 litros que desenvolve 140 cabalos.

Ir e vir dos eléctricos, arela ou realidade

Os coches eléctricos uns días veñen e outros van. Podemos erguernos pola mañá e atopar na prensa noticias esperanzadoras e ilusionantes de que xa non dependeremos da ditadura do petróleo, que os automóviles eléctricos son unha realidade e que ademais o seu consumo, economicamente falando, é irrisorio. Por suposto, temos que engadir que todo isto cun custo ecolóxico verde; acabouse o de botar lixo polo tubo de escape. Pero, por outra banda, outro día calquera podemos encontrar nos xornais, en pleno almorzo, os datos reais de como evolucionan as vendas dos eléctricos e todos os problemas de infraestruturas que os rodean, e podemos correr o risco de que nos caia a torrada ao chan e parte das nosas esperanzas nun mundo novo de mobilidade. Se facemos memoria, levamos moitos anos con estas idas e vidas dos eléctricos, iso si, sempre cun horizonte de esperanza que non acaba de chegar.

En cada novo Salón Internacional do Automóvil que se celebra, este mes estamos co de Xenebra, as marcas fan un auténtico desprezamento de modelos eléctricos, sempre máis eficientes que os anteriores. Nestes eventos amósannos diversos concept-car, que en teoría chegarán a ser futuros modelos de serie, pero que na realidade nunca aparecen comercializados con iguais características, senón que son meros sucedáneos que non cumpren as expectativas dos consumidores. Paralelamente os grandes desta industria bombardéannos aos medios de comunicación acotío con comunicados de prensa onde anuncian futuros modelos eléctricos atractivos, revolucionarios e case definitivos.

Realidade. Barack Obama adiantou en 2009 que o parque de eléctricos en EEUU sería de 1.000.000 de vehículos en 2015. A realidade foi de 410.000 unidades a finais dese ano. Non foi o único en equivocarse.

No noso país o ministro Miguel Sebastián fixo do automóbil eléctrico o seu plan estrela, declarando no seu día que circularían 250.000 vehículos deste tipo polas nosas cidades e estradas en 2014. A finais de 2015 vendéranse no noso país un total de 1.641 coches eléctricos, moi lonxe daquelas predicións de 2010.

Pero cal foi a causa do grande erro dos gobernos en canto ao desenvolvemento do mercado eléctrico? En primeiro lugar, e como en moitas propostas políticas, dedúcese un gran descoñecemento da realidade. Neste caso do propio mercado automobilístico e das verdadeiras necesidades dos cidadáns. Neste último aspecto, a limitada autonomía dos eléctricos xogou un papel clave na decisión de compra dos consumidores.

Por outra banda, algúns especialistas achacan este fracaso á progresiva e imparabile caída do prezo do petróleo dos últimos anos, un factor que nalgúns mercados, como o norteamericano, fai que se disparen as vendas de automóviles convencionais. A falta de infraestruturas de recarga e de lexislación completan o cadro do ata agora fiasco dos eléctricos.

Futuro. É moi difícil de predicir. Avances hai, pero parece que non acaba de chegar a solución definitiva para que os coches eléctricos sexan a solución definitiva. Todos os días se anuncian iniciativas tecnolóxicas innovadoras sobre este tema. Unha delas é a dunha empresa do noso país (Graphenano) que presentou o pasado mes de febreiro, xunto a un socio chinés (Chint), unhas baterías de polímero de grafito para diversos usos que, no caso do vehículo eléctrico, permiten unha autonomía de 800 quilómetros, ocupa entre un 20 e un 30% menos que unha de litio e se podería cargar en cinco minutos, segundo o comunicado destas empresas.

Simplemente que esta noticia sexa realidade solucionaríase a maioría dos atrancos dos eléctricos: autonomía, peso e recarga. O prezo asequible chegará coa comercialización a grande escala. Pero entre o proxecto ou seu desenvolvemento e a comercialización parece, polo menos ata o de agora así foi, que algo queda polo camiño.

Así e todo, flota no ambiente un anhelo colectivo de que os vehículos eléctricos cheguen a ser unha realidade e se popularicen nas vías públicas.

Unha mobilidade verde, sen rúidos e sen contaminación é algo case imprescindible na época que vivimos.



Editor:

Arrincamos, S.L.

Director:

Xurxo Sobrino Morán

Redactores

e Colaboradores:

Miguel Cumbras, Ramón Novo, Sevi Martínez, Antón Pereira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Rocío Pereira, Rodrigo Medina, Xosé Arufe, Luis Penido, Luís Rivero de Aguilar, Antonio Prieto e Emilio Blanco.

Deseño e maquetación:

Juan Feáns

SPRINT MOTOR:



Avda. da Liberdade, nº16, 4ªA
15706 - Santiago de Compostela
Tfno. e Fax 981 801 458
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com

IMPRIME: Gráficas Garabal

Depósito Legal: C-138/97



Aspira
a ser o mellor
pai

Durante o mes de marzo, por cada compra que fagas nos establecementos asociados a **Compostela Monumental**, tes unha oportunidade de ganar un robot-aspirador con mando a distancia. Solicita o teu boleto cando fagas a compra, cúbreo e méteo na urna do establecemento. Cada compra, cada boleto é una oportunidade máis!

Compostela Monumental
COMERCIO DO CASCO HISTÓRICO

DS levou dez modelos a Xenebra

Cun stand de 750 metros cadrados marcado pola elegancia e refinamento propios dos franceses, DS presentou en primicia mundial o DS E-TENSE, o coche que encarna o futuro combinando luxo, alta tecnoloxía e altas prestacións que, con 402cv, non emite gases de efecto

invernadoiro. Tamén se deron a coñecer os novos DS 3 Performances, berlina e cabrio, con 208cv, versións dinámicas e deportivas dos novos DS 3 e unha edición limitada a 39 unidades do DS 3 Performance BRM Chronographes, feito en colaboración coa reloxeira francesa de luxo BRM. Ademais véronse o DSV-01, monopraza que compite no Campionato FIA de Fórmula E.

**Novo Kia Niro**

O crossover híbrido de baixas emisións equipase cun motor Kappa con inxección directa de gasolina (GDI) de 1,6 litros que rende 105cv e que se combina cun motor eléctrico de 32kW e unha batería de ións de litio e polímero de

1,56kWh acadando unha potencia combinada de propulsión de 141cv, cunha caixa de cambios de seis velocidades con embrague dobre. Estará á venda en Europa no segundo trimestre de 2016 coa garantía exclusiva da marca de 7 anos ou 150.000 quilómetros.

Phideon, berlina de luxo para China

Volkswagen lanza o que será o seu buque insignia para conquistar o primeiro mercado mundial con cinco metros de lonxitude, catro portas, deseño vangardista e un amplo espazo interior, especialmente na parte traseira, que será a que ocupe o propietario. Construído e deseñado en Alemaña. disporá dun motor V6 de gasolina de tres litros e 300cv na versión máis alta de gama. O interior presume de comfortable con asentos traseiros eléctricos, climatizados e con masaxe e unha iluminación ambiental de tres cores diferentes.

**BREVES**

- » **Porsche lanzou unha nova versión básica do Macan coa que amplía a súa gama de SUV e incorpora un propulsor de catro cilindros. O motor de dous litros con turbocompresor desenvolve 252cv e vai axustado de serie á transmisión PDK de dobre embrague e 7 velocidades, igual que todos os Macan.**
- » **O seguro do automóbil pode variar ata 670€ dependendo da comunidade autónoma onde se resida, segundo o Índice Rastreator.com de prezos do seguro do automóbil'. En concreto, a diferenza de prezo entre CCAA pode chegar o 57% para a modalidade dos seguros a terceiros ampliado, ata os 155€, e o 79% para o tipo de seguro a todo risco, uns 670€.**
- » **A adaptación das motocicletas á nova normativa europea Euro 4, que afecta tanto ás emisións como á seguridade, pode ter un impacto negativo sobre o prezo dos vehículos de entre 200 e 700 euros, segundo anunciou o director de Marketing de Kymco España, Carlos Wang.**
- » **Varias asociacións europeas desenvolveron un manequíu articu-**

lado que simula a un peón cruzando a rúa e que poderá ser utilizado para probar sistemas de vehículos que prevenen colisións con peóns. Ata agora os manequíns estáticos de proba non eran capaces de reproducir axeitadamente as características dun peón movéndose.

- » **Madrid, San Sebastián e Barcelona son as cidades de España onde máis caro resulta aparcar, mentres que Jaén, Ceuta e Zamora son as máis baratas para estacionar, segundo un estudo sobre os aparcamentos regulados en 52 cidades realizado pola OCU. En Badajoz, Lugo, Melilla e Santa Cruz de Tenerife non se cobra por estacionar na rúa.**
- » **A Forza Aérea de EE.UU. planea dar a coñecer en 2017 un novo concepto de nave espacial, que podería funcionar cun motor reutilizable potencialmente revolucionario. A tecnoloxía crave está relacionada cun pre-enfriador do motor, que preenfria o aire que entra ao motor a velocidades superiores a catro veces a velocidade do son (Mach 4). Pasando ese aire de máis de 1.000 a -150 graos Celsius nunha centésima de segundo.**



Audi SQ7: o primeiro con turbocompresor eléctrico



É a versión máis deportiva do Q7, o SUV diésel que estrea unha mecánica 4.0 V8 TDI de 435cv e que se reforza cun turbocompresor eléctrico, que apoia a outros dous turbocompresores, e son quen de acelerar de 0 a 100km/h en 4,8 segundos. É a primeira vez que o fabricante alemán emprega esta tecnoloxía que lle permite gañar en potencia e ofrecer resposta inmediata espremendo ao máximo o motor turbo, asociado a unha caixa de cambios automática Tiptronic de 8 velocidades. No exterior loce as liñas dos "quattro" con carrozaría que marca a anchura e con aparencia sólida. Polo momento non se saben os prezos en España pero en Alemaña parten dos 89.900 euros.

Hyundai presenta a gama eléctrica IONIQ



O Salón de Xenebra foi o escenario no que a casa coreana deu a coñecer a gama eléctrica que chegará aos concesionarios españois no verán con tres sistemas de propulsión diferentes e cores azul, branca e vermella. Será o primeiro eléctrico e híbrido da marca. O IONIQ Híbrido ofrecerá 140cv; a variante eléctrica ten autonomía para 250 quilómetros e a híbrida enchufable, que chegará en 2017, proporcionará máis de 50 quilómetros de conducción

totalmente eléctrica, apoiada en batería de ións de litio, capaz de cargarse en só 24 minutos. O motor eléctrico IONIQ forma parte da estratexia de sostibilidade coa Hyundai quere expandirse e aumentar as vendas en Europa.



SIMPLY CLEVER

ŠKODA



Fabia LIKE | Inicio 8

Š ŠKODA España

ŠKODA Fabia LIKE

por 8.990€



Llantas Aleación

Bluetooth

Volante Multifunción

Aire Acondicionado

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Fabia Like 1.0 MPI 60 CV - 44 KW. PVP recomendado para Península y Baleares. (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de marca, concesionario, Plan PIVE y Bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta de financiación válida hasta 31/03/2016 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC un capital mínimo de 8.500 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado ŠKODA Fabia Like con Opcionales.



Consumo combinado de la gama Fabia: [3,6-4,8] l/100 km. Emisiones de CO2 de la gama Fabia: [93-110] g/km.

BREA AUTOMOCIÓN Vía Pasteur, 6 Pol. Del Tambre - Tel. 981 51 97 37 - Santiago de Compostela



Levante, o primeiro SUV de Maserati



Logo de cen anos de historia, Maserati entrégase á tendencia dos crossover para competir na gama premium co Levante, que loce unha aerodinámica

destacada, cunha traseira tipo cupé. Os motores 3.0 V6 turboalimentados de gasolina, que despregan 350 e 430cv, e diésel, que acadan os 275cv, equipan suspensións de

control electrónico con cinco niveis de altura libre do chan, tracción total intelixente, cambio automático de oito velocidades con levas no volante e un chasis ríxido para repartir

ben o peso entre os dous eixos. Dispón de tecnoloxía avanzada de seguridade e conectividade e aínda que non hai prezos oficiais, sábese que en Suíza parten dos 70.000 euros.



O Skoda VisionS en Xenebra



O Skoda VisionS incorpora a nova linguaxe de deseño da marca e trasládada ao segmento dos SUV. Cunha lonxitude de 4,70 metros e un ancho de 1,91 metros o VisionS ten unha imponente presenza sobre o asfalto. Trátase do primeiro vehículo da marca que

conta con seis prazas distribuídas en tres filas. Outro elemento destacado do prototipo é a súa propulsión híbrida enchufable: con 225cv, o vehículo acelera de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos. O modelo só necesita 1,9 l de gasolina para percorrer 100 km, segundo datos da marca

C4 Cactus Rip Curl e "W"



Con ocasión do Salón de Xenebra, Citroën inaugurou o sistema Grip Control dentro da gama do C4 Cactus coa serie especial C4 Cactus Rip Curl, nacida da colaboración entre Citroën e o seu socio RIP CURL, referencia mundial no mundo do surf. O C4 Cactus estrea para esta serie especial a función Grip Control, unha motricidade reforzada, con 5 modos de funcionamento, asociada cos motores máis potentes do C4 Cactus e combinados cunha caixa de cambios manual (versión PureTech 110 S&S ou versión BlueHDi 100). Ademais ten detalles personalizados no seu interior e exterior. Citroën tamén presentou

unha nova oferta de personalización dedicada ao seu modelo estrela, o C4 Cactus. Bautizado como "W" esta configuración adopta unha indumentaria monocromo cun espírito urbano e chic. Este modelo preséntase agora cunha nova oferta ton sobre ton, sobria e informal, bautizada "W", na que domina o Branco; ademais dunha personalización exterior, unha tapizaría mixta Coiro Negro/Tecido Negro e asentos dianteiros calefactables. Os motores son de gasolina PureTech 82, PureTech 110 e diésel BlueHDi 100 equipados con Stop&Start, podendo estar axustados a unha caixa de cambios manual ou pilotada.



Axenda Sprint

VISITE
NUESTRO
TALLER

EG CUATRO
motor

¿Necesita un coche?
Llámenos, somos especialistas.
Cualquier marca, cualquier modelo.

981 148 291 / 629 714 535
Avenida de San Marcos, nº 70, 1B - 15820 - Santiago de Compostela
www.eg4motor.es

TerreMoto

**RB Recambios
Balsa**

Grupo
Recalvi

ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS PARA EL AUTOMÓVIL
MATERIAL CARROCERÍA Y MECÁNICA

Tels.: 981 587 610 - 981 587 409
Tels.: 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
www.recambiosbalsa.com



Gran variedad en Desayunos
y Platos Combinados

Cafetería

Montero Ríos, 39
Santiago de Compostela
© 981 593 636

LeHbranza

¡TENEMOS EL BOCADILLO QUE TE GUSTA!



**Bocadillos
Sandwich
Hamburguesas
y Pollos Asados**

Rosalía de Castro, 23 | Esquina Montero Ríos | © 981 590 538



Conectividade Kia

Kia introducirá en toda a súa gama europea as funcionalidades de Android Auto™ y Apple CarPlay™ nos próximos 18 meses, co que os clientes do fabricante coreano estarán permanentemente conectados. No seu lanzamento en Europa, a finais de ano, o novo crossover híbrido Kia Niro, o Optima

Plug-in Hybrid e o Sportswagon estarán dispoñibles cos últimos sistemas operativos compatibles cos *smartphones*. O obxectivo da marca é ofrecelas aos compradores en todos os niveis de prezo.



Prototipo T-Cross Breeze

→ O novo prototipo T-Cross Breeze foi o centro de atención de Volkswagen no Salón de Xenebra. OT-Cross Breeze é o primeiro SUV convertible da súa gama e, ao mesmo tempo, un asequible e desenfadado cabrio cunha posición dos asentos máis elevada que proporciona

unha visibilidade maior. Con este SUV, a marca subliña que emprende novos camiños convertendo, agora máis ca nunca, a mobilidade en toda unha experiencia. O prototipo, equipado cun potente TSI (turbo de gasolina de inxección directa) de 110cv, ofrece unha imaxe moi real dunha gama completamente nova.



Audi Q2: pequeno todo camiño

→ Os pouco máis de 4 metros do Q2 están aproveitados de maneira que o habitáculo é espazoso e o maleteiro supera os 400 litros. O novo modelo do segmento SUV da casa dos catro aros conta con motores TDI e TFSI con potencias que van desde os 116cv ata os 190. O cambio automático S-tronic de 7 velocidades

pode asociarse a tódalas variantes mecánicas e á tracción integral quattro dende a versión de 150cv en adiante. Poñerase á venda en Europa en outubro prometendo un comportamento dinámico marcado pola dirección progresiva, a suspensión deportiva e o sistema de conducción dinámica Audi drive select que ofrece distintos modos ao dispor do condutor.

Vignale, distinción Ford



Ford mostrou en Xenebra os novos modelos e servizos exclusivos de usuario Vignale que amplían esta gama de produto e experiencia de gama alta. Presentou o novo Edge Vignale, primeira incursión da compañía no segmento SUV de gama alta, e o novo S-MAX Vignale. Xa se poden realizar pedidos do S-MAX Vignale. Ademais, presentouse por primeira vez o Mondeo Vignale de 5 portas que sairá á venda en 2017 e unha versión concept do próximo Kuga Vignale. Tamén mostrou novas opcións de deseño que, a partir do ano que vén, permitirán aos usuarios personalizar aínda máis o deseño exterior do Mondeo Vignale e do S-MAX Vignale.



Toyota C-HR



A nova proposta de Toyota no segmento dos crossover, o C-HR, permitiu dar forma a un *crossover* de imaxe rompedora, tecnoloxicamente avanzado grazas ao novo sistema híbrido Full Hybrid da marca. O novo C-HR, que é fiel aos trazos xerais dos prototipos que tan boa acolleita tiveron nos salóns do automóbil de París 2014 e Frankfurt 2015, sobresa pola súa eficiencia, como o demostra o feito de que as súas emisións son inferiores a 90 g/km de CO₂. O seu sistema híbrido, cunha potencia total de 122cv, ofrece un rendemento máis fino. Este modelo contará con Toyota Safety Sense, o conxunto de dispositivos de seguridade e axuda á condución que a marca está implantando en moitos dos seus modelos

A ESTRADA



www.startmotor.es

A MELLOR SELECCIÓN EN VEHICULOS DE OCASIÓN



facebook.com/start.motorestrada

986 57 33 77

Toño Camba: 629 889 590

Jacobo González: 670 070 818

Seat Alhambra 20º Aniversario

A edición especial 20º Aniversario do Seat Alhambra combina características de deseño únicas cun amplo paquete de tecnoloxías. A edición é recoñecible polas súas lamias de aliaxe de 17 polgadas en cor negra brillante, complementadas cos faros de xenón, lúas traseira e laterais tintadas e o amplo teito panorámico deslizante. O interior caracterízase por unha tapizaría en Alcántara escuro



con costuras en fío de seda de cor amarela claro. O sistema de acceso sen chave abre a porta

dun dos vehículos máis innovadores neste segmento. Incluso o portón traseiro pódese abrir

e pechar sen mans, cun movemento do pé; igual que as dúas portas corredeiras.

**Novo Kia Optima Sportswagon**

O Novo Kia Optima Sportswagon ten de serie un versátil respaldo traseiro abatible con seccións 40:20:40; os usuarios poden cargar obxectos longos, como esquís ou táboas de *snowboard*, a través da sección central mentres que dous pasaxeiros poden estar confortablemente nos asentos laterais. Está equipado co máis novidoso sistema de navegación audiovisual (AVN) e

será dos primeiros modelos de Kia con Android Auto™ para teléfonos con Android 5.0 Lollipop ou superior. Ambos sistemas permiten utilizar o sistema de *infotainment* de forma similar a un *smartphone*, con aplicacións, control por voz e música en *streaming*. Estará dispoñible en Europa cun motor turbodiésel de 1,7 litros ou un de gasolina de 2,0 ICVL, así como o potente 2,0 IT-GDI para as versión GT.

**I Xornada sobre Tecnoloxía e Seguridade Viaria**

“Educación viaria e investigación en tecnoloxías deben tenderse unha man en lugar de camiñar por camiños antagónicos” é a conclusión e petición lanzada pola directora xeral da DXT, María Seguí, durante a clausura da I Xornada sobre Tecnoloxía e Seguridade Viaria. María Seguí comparou a necesidade de que educación viaria e as novas tecnoloxías se integren para reducir a siniestralidade cun paralelismo entre as mensaxes de educación

sanitaria e o descubrimento da pasteurización que conseguiron erradicar a tuberculose como unha enfermidade mortal nos primeiros anos do século pasado. Insistiu Seguí en que hai que adaptarse continuamente aos cambios e aceptar as melloras que supoñen. “Ninguén podería predecir hai 11 anos que hoxe poderíamos conducir coches que se aparcan sos e que a DXT expediría permisos para conducir estes vehículos pero non para aparcalos”, puntualizou.

Mahindra XUV500 MY16

Continúa coa nova gama do XUV500 o programa de globalización de Mahindra. Frontal renovado, equipamento aínda máis completo e as novas solucións tecnolóxicas distinguen os novos modelos. Un deseño indubidablemente máis europeo e un equipamento máis completo son as principais novidades do XUV500, o todoterreo de 7 prazas introducido hai tres anos no mercado europeo e é actualmente obxecto dun desenvolvemento técnico e estético destinado a achegalo aínda máis aos gustos do cliente europeo. Os novos modelos manteñen o motor 2200 turbodiésel common-rail de 140cv con xeometría variable e a función Start/Stop.



Fiat Tipo 5 portas e Station Wagon

A gama Tipo complétase a partir de agora co de 5 portas e coas versións Station Wagon, presentados en Xenebra. O Tipo de 5 portas está dispoñible en dúas variantes: o 1.6 MultiJet II Euro 6 de 120cv en cor Amore Red metalizado e o 1.6 MultiJet II de 120cv con cambio automático dual *clutch* para o modelo en cor Cinema Black metalizado. O Station Wagon ten dúas versións con cores Colosseo Grey metalizado e Mediterraneo Blue e motores de 120cv e 1.6 MultiJet II diésel con cambio automático dual *clutch* e o motor de gasolina 1.4T-Jet.



Sapphire: o futuro da gama RAV4 hybrid

Toyota presentou no Salón de Xenebra un *show car* no que adiantou a posible opción de futuro da gama RAV4 hybrid. Trátase do Sapphire, un todocamiño de cor azul exclusiva con detalles cromados na grella frontal e nos raís do teito, pinas de aliaxe de 20 polgadas e asentos interiores de coiro. Aínda está en fase de lanzamento e, en función da reacción do público, será introducido ou non na gama RAV4 do fabricante xaponés. asistida hidráulica. Para rematar, os numerosos dispositivos de seguridade activa e pasiva permiten viaxar con total tranquilidade.



PUEDA QUE NO TE GUSTE EL FRÍO, PERO... ¿Y ESTRENAR TU NUEVO FIAT?

SÓLO HASTA EL 21 DE MARZO HASTA 6.000€ DE DESCUENTO EN UNIDADES LIMITADAS.

Gama Fiat: consumo mixto entre 3,4 y 6,7 (l/100 km). Emisiones CO₂ entre 89 y 157 (g/km).

Descuento recomendado del concesionario y fabricante, válido para unidades en stock de Fiat 500, Fiat 500L, Fiat 500X, Fiat Panda y Fiat Punto. Incluye descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales por un importe mínimo financiado de 5.750€ para Fiat Panda, de 6.590€ para Fiat Punto, de 7.990€ para Fiat 500, 500L y de 9.990€ para Fiat 500X, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Incluye garantía legal de dos años sin límite de km más dos años adicionales de garantía comercial sin límite de km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional para vehículos financiados con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 21/03/2016. No acumulable a otras ofertas o descuentos especiales.



Ourense e Lugo son as provincias galegas onde máis se recomendan

Os pneumáticos de inverno, recomendables en zonas frías

Estes pneumáticos presentan unha maior adherencia que os convencionais por debaixo dos 7 graos



A miúdo asóciáanse os pneumáticos de inverno con estradas nevadas ou coas condicións climáticas extremas de países nórdicos. Pero o seu uso non se restrinxe só a esas situacións, senón que son recomendables a partir de temperaturas menores de 7 graos centígrados. Unha cifra que marca a fronteira na que o composto dos pneumáticos convencionais comeza a endurecerse, o que provoca unha perda de adherencia ao asfalto

sexa aconsellable en 38 provincias, que son as que teñen unha temperatura mínima media inferior a esa cifra durante os meses de novembro a marzo. Ademais, estes pneumáticos presentan a vantaxe de ofrecer mellores prestacións en moitas situacións habituais nos meses invernales, como a chuvia, a presenza de placas de xeo e a neve.

Precisamente en condicións de neve, os pneumáticos de inverno son unha alternativa á colocación de cadeas, como recolle o Regulamento Xeral de Vehículos, que detalla que: "Cando sexa obrigatorio ou recomendado o uso de cadeas ou outros dispositivos antiescorregadizos autorizados deberase, ben

colocar sobre, polo menos, unha roda motriz a cada lado do vehículo esas cadeas ou dispositivos antiescorregadizos, ben utilizar pneumáticos especiais". Os pneumáticos de inverno son facilmente identificables, xa que veñen marcados coa inscrición M+S, MS ou M&S, que corresponde ás iniciais de "Mud & Snow" (lama e neve).

Aínda que existe unha percepción sobre que os pneumáticos de inverno poden ter un custo elevado, o prezo deste elemento de seguridade para os meses de inverno parte desde os 75 euros por pneumático dependendo do modelo, unha diferenza mínima respecto ao custo dos habituais.

Onde é recomendable usar pneumáticos de inverno?

Mellor adherencia con temperaturas inferiores a 7 graos

- REDACCIÓN | TEXTO
- VOLKSWAGEN PRESS | INFOGRAFÍA

Segundo a DXT, o inverno pasado producíronse máis de 7.300 accidentes en condicións meteorolóxicas adversas, coa choiva, o xeo ou a neve entre os principais causantes. "O uso de pneumáticos de inverno supón unha maior seguridade na conducción", explica Pedro Mateos, director de Posvenda de Volkswagen España. "Un bo exemplo, como detalla o Consorcio Nacional de Industriais do Caucho, é a redución de ata un 15% da distancia de freada sobre chan mollado e ata a metade en condicións de neve".

O límite de 7 graos por baixo dos cales o uso dos pneumáticos de inverno é recomendable fai que a súa utilización



-1º a 1 De 1º a 3º De 3º a 5º De 5º a 7º +7º

Temperaturas mínimas medias de novembro a marzo

Non só para situacións de neve na estrada	Reducen ata un 15% a distancia de freada sobre solo mollado e ata a metade en condicións de neve	Con temperaturas medias no inverno superiores a 7º non é preciso o uso de pneumáticos de inverno.
---	--	---

“ Os pneumáticos de inverno son moi superiores en condicións adversas, contando cunha clara vantaxe sobre mollado e a baixas temperaturas

Talleres Sprint



*Cuidamos de tu vehículo,
cuidamos de ti ...*

Talleres A Silveira
mecánica integral del automóvil

981 514 112 - 665 980 003
talleressilveira@gmail.com
Camporrapado s/n, Boqueixón

Mecánica en xeral
Lavado a man
Lavado de tapizados



Sánchez Freire 71
Conxo
981 94 11 86



Talleres BASTON



Bosch Car Service

Inyección de Gasolina
Inyección Diesel
Electricidad/Electrónica
Encendido

Frenos, ABS, ESP
Mecánica de mantenimiento
Mecánica motor
Sistemas de Refrigeración

MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvadas, 23 - Tfños: 981 570
182/981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfños: 981 521 719 - 981 531 498

Especialistas en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición
y accesorios racing

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

baston@adgruporegueira.es

GRILLE AUTOMOCION

**Tu taller de servicio rápido
y mecánica en Compostela**

981 549 531
Rúa de San Cristovo, 47 (O Eixo) 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)



Nissan Qashqai 1.5 dCi 110cv

Pola boa senda



O novo todocamiño Qashqai leva consigo a asombrosa fama do seu antecesor. Un vehículo que rachou moldes no seu momento, levando a Nissan a liderar moitos meses as vendas no seu segmento. Con estes antecedentes, o fabricante nipón actualizou a súa figura completamente e mellorouno en todos os apartados. Cunhas liñas máis musculosas, a base duns pasos de rodas dianteiros máis remarcados, e á vez afiadas o conxunto faise moi agradable. No práctico temos que subliñar que o novo Qashqai ten un maleteiro 30 litros superior ao do seu antecesor e con dobre piso modulable. Outra mellora é un maior espazo nas prazas traseiras.

■ XURXO SOBRINO | TEXTO
 ■ UXÍA QUEIRUGA | FOTOS

Cando recollemos o Qashqai, nas instalacións de **Caeiro Rey**, a chuvia que caía en Compostela podemos dicir que era abundante. Evidentemente, sentamos no SUV, tanto o piloto como o copiloto, algo húmidos de máis, e de repente descubrimos que os asentos do vehículo de probas eran calefactables, ou sexa, que nos podían dar unha lixeira caloríña. Perfecto! Xusto o que necesitabamos. Mirámonos mutuamente e dixemos imos activar o “braseiro”. Así o fixemos, e temos que dicir que foi todo un pracer, pouco a pouco fomos “secando” e entrando nunha suave caloríña. Un detalle que nos fixo moi agradable todos os quilómetros percorridos, pois collemos uns días de proba onde a chuvia galega non deixou de acompañarnos. Si, si, xa sabemos que o tema dos asentos calefactables ben de lonxe, non é de agora, pero o confort que nos poden chegar a proporcionar, sobre todo no inverno, cremos que é un punto a subliñar. Son deses “extras” que ás veces non lle damos a importancia que realmente poden chegar a ter, e incluso o despreciamos á hora de escoller melloras. Nós simplemente lles dicimos aos enxeñeiros que se lles ocorreu incorporalo: grazas por secarnos e darnos calor.

Algo de historia

Sería sinxelo comezar a proba deste modelo facendo referencia o seu exitoso pasado, iniciado no ano 2006 e no cal, un modelo completamente novo de Nissan conseguiu inaugurar un novo nicho de mercado, o dos todocamiño derivado de automóbiles compactos. O resultado foi uns datos de vendas espectaculares durante todo o seu ciclo de vida. Hai que lembrar que este modelo “padeceu” os peores anos da crise económica.

Na actualidade as cousas son ben diferentes neste segmento, vaise encontrar con moitos rivais que non lle van facer a vida doada, comezando polo seu propio curmán o Renault Kadjar ou un coreano que está pegando moi forte e acaba de renovarse, o Kia Sportage.





O noso modelo O vehículo de probas que nos cedeu o concesionario oficial Nissan en Santiago de Compostela, **Caeiro Rey**, foi o Qashqai 1.5 dCi de 110 co acabado Tekna. En diésel, ademais deste modelo hai un 1.6 dCi de 130 cabalos. Unha das razóns por decantarse polo máis potente é porque, de momento, é o único

Qashqai que se pode combinar co cambio manual ou automático, así como tracción dianteira ou ás catro rodas. O 1.5 reduce a súa oferta a unha combinación (cambio manual de seis marchas e tracción dianteira), aínda que coa posibilidade de elixir entre catro acabados: Visia (básico), Acenta (intermedio), N-Tec (tecnolóxico) e Tekna.



No interior, o habitáculo transmítenos funcionalidade. Este novo Nissan gaña anchura algo do que se beneficia tamén a consola central ofreciendo un oco baixo o repousabrazos cunha capacidade de máis de seis litros. A adopción dun freo de estacionamento eléctrico (antigamente "freo de man") axuda a que haxa uns centímetros a maiores nesta zona.

Unha vez situados no asento do condutor sentímonos cómodos rapidamente. Todos os mandos alcánzanse doadamente. A impresión dos materiais utilizados é correcta, así como o tacto de todo os mandos.

Movemos un pouco os axustes, os espellos... e prememos o botón do contacto. Arrincamos!

O motor do noso vehículo de probas, o 1.5 dCi de 110cv, é un turbodiésel de orixe Renault. Un propulsor que podemos encontrar en modelos do máis variado; tanto nun Dacia Duster como no Mercedes Clase A, pasando polo Renault Laguna. É unha mecánica que foi evolucionando cos anos e que está perfectamente actualizado, sen complexos.

A súa resposta resulta constante e uniforme, se ben dá o mellor de si a partir das 2.000 revolucións, ten empurre de sobra para manter un ritmo rápido sen demasiado esforzo. O cambio manual ten un bo tacto e unha panca de forma alongada que queda moi a man. A rapidez do cambio non é unha das súas calidades, mais ten uns desenvolvementos ben elixidos para conseguir unha boa resposta en marchas curtas e unhas longas desafogadas. Unha das cousas que nos gustou durante a nosa proba foi un consumo contido. Cun propulsor ben estruturado e co sistema Stop&Start incorporado de serie e a mencionada caixa de seis marchas este modelo fixo unha media de cinco litros raspados. Por outra banda, algo que limita neste novo Qashqai a súa autonomía é o seu depósito de combustible de 55 litros; 10 menos con respecto ao do seu antecesor.

A estabilidade e a freada deste Qashqai son correctas, proporcionando un bo grao de confort e de seguridade. Sempre e cando non lle pidamos prestacións racing. Para iso deberemos dirixirnos mellor a outro segmento máis axeitado.

A potencia, para o noso gusto, queda un pouco xusta. Probablemente se lle imos dar un uso con varios ocupantes e vultos, ou sexa que imos facer quilómetros cargados, a versión de 130 cabalos é máis aconsellable.

O que máis nos gustou deste modelo, ademais do seu amplo equipamento, foi a facilidade de condución e a súa comodidade. O identificador de sinais de tráfico deunos un plus de tranquilidade ao saber en todo momento a velocidade máxima á que nos permitía ir en cada treito.

O prezo do Qashqai dCi 110cv co acabado Tekna é de 26.320 euros.





Ficha técnica
Nissan Qashqai 1.5 dCi 110 cv

- Motor:** K9K-1.5
- Cilindrada:** 1.461 cc
- Estrutura:** 4 cilindros en liña
- Alimentación:** Inxección directa
- Potencia máxima en Cv / rpm:** 110 / 4.000
- Par motor en Nm CEE / rpm:** 260 / 1.750-2.500
- Tracción:** Dianteira
- Caixa de velocidades:** Manual de 6 velocidades

O maleteiro conta cun sistema de piso variable: dúas bandexas ocultan un "dobre fondo". Así mesmo, existe un oco para gardar a bandexa traseira.

- Sistema de freos:** ABS con EBD e asistente á freada de urxencia
- Freos dianteiros / traseiros:** discos / servoasistidos
- Lonxitude total:** 4.377 mm
- Anchura:** 1.806 mm
- Altura:** 1,590 mm
- Número de prazas:** 5
- Volume maleteiro (litros):** 430
- Combustible:** Gasóleo
- Capacidade do depósito:** 55 litros



O primeiro que notamos observándoo por fóra é que practicamente non queda nada do modelo anterior. Para comezar, o vehículo é agora 48 milímetros máis longo, 26 máis ancho e 25 máis baixo. Por outra banda, a marca mellorou a aerodinámica, baixando o Cx un punto de 0,33 a 0,32. Temos unha gama de nove cores para elixir, dos cales o branco, como non podía ser doutra forma, non nolo cobrarán, e os demais (todos metalizados) terán un custo de 488 euros. O seu frontal, que será signo de identidade nos vindeiros modelos da firma, a súa aparencia máis robusta e unhas lamias de novo deseño serán algunhas das bazas que xogará no mercado para volver a alcanzar o podio das vendas que o seu predecesor conseguiu tan doadamente.

pantalla en cor TFT de cinco polgadas, de serie en todas as versións, ofrece a información do ordenador de viaxe, do navegador (no seu caso), da presión dos pneumáticos e doutra serie variada de cousas, entre elas o equipo de audio. Este aparello permítenos múltiples configuracións, dende un menú pódese acceder ao Chassis Control, cun sistema similar ao ESP, pero que actúa a velocidades máis baixas; entra en acción nas curvas e tamén ao circular sobre superficies irregulares.

No cadro de mandos do novo Qashqai temos outra mostra do lema da marca, "Innovation that excites". Unha

Doutra banda, podemos conectar ou desconectar a alerta de cambio de carril ou o detector do ángulo morto. En xeral os mandos son bastante intuitivos. Así e todo, é recomendable ler o manual do usuario con calma... e se a industria automobilística segue por este camiño de incorporación de tecnoloxía acabaremos facendo un "master" para conducir os vehículos de última xeración.

O maleteiro conta cun sistema de piso variable: dúas bandexas ocultan un "dobre fondo". Así mesmo, existe un oco para gardar a bandexa traseira. Se abatimos os asentos, quedará un espazo de carga plano. Neste apartado gaña con claridade ao seu antecesor



NUEVAS PLACAS DE MATRÍCULA

Placas
Acrílicas



- Material plástico máis resistente a golpes y arañazos
- Mejora estética del vehículo
- Homologada

A Factura do taller

Un documento contractual que certifica o traballo realizado

■ REDACCIÓN | TEXTO
■ UXÍA QUEIRUGA | INFOGRAFÍA

Na sociedade actual cada día a transparencia nas operacións mercantís é máis obrigada. Tanto polo ben das dúas partes contratantes como da administración de facenda. Un destes documentos imprescindibles é a factura.

A facturación é unha das tarefas máis importantes e complexas que levan a cabo os talleres, pois as facturas que emiten aos clientes deben elaborarse de forma rigorosa para cumprir fielmente con todos os requisitos legais e fiscais. Por iso, unha das dúbidas máis frecuentes é que conceptos non poden faltar nunca neste documento.

Partamos da base de que todos os talleres están obrigados a entregar ao cliente unha factura por calquera servizo. O documento pode elaborarse de forma escrita ou electrónica, pero sempre debe estar selado e asinado, coma calquera factura do resto de actividades empresariais.

No caso dos talleres de reparación é necesario detallar calquera tipo de recarga devindicada que se lle faga ao cliente: as operacións que se realizaron, as pezas ou elementos utilizados na reparación ou posta a punto que se levou a cabo, as horas de traballo empregadas e os impostos correspondentes. A cada concepto débelle engadir o seu importe concreto.

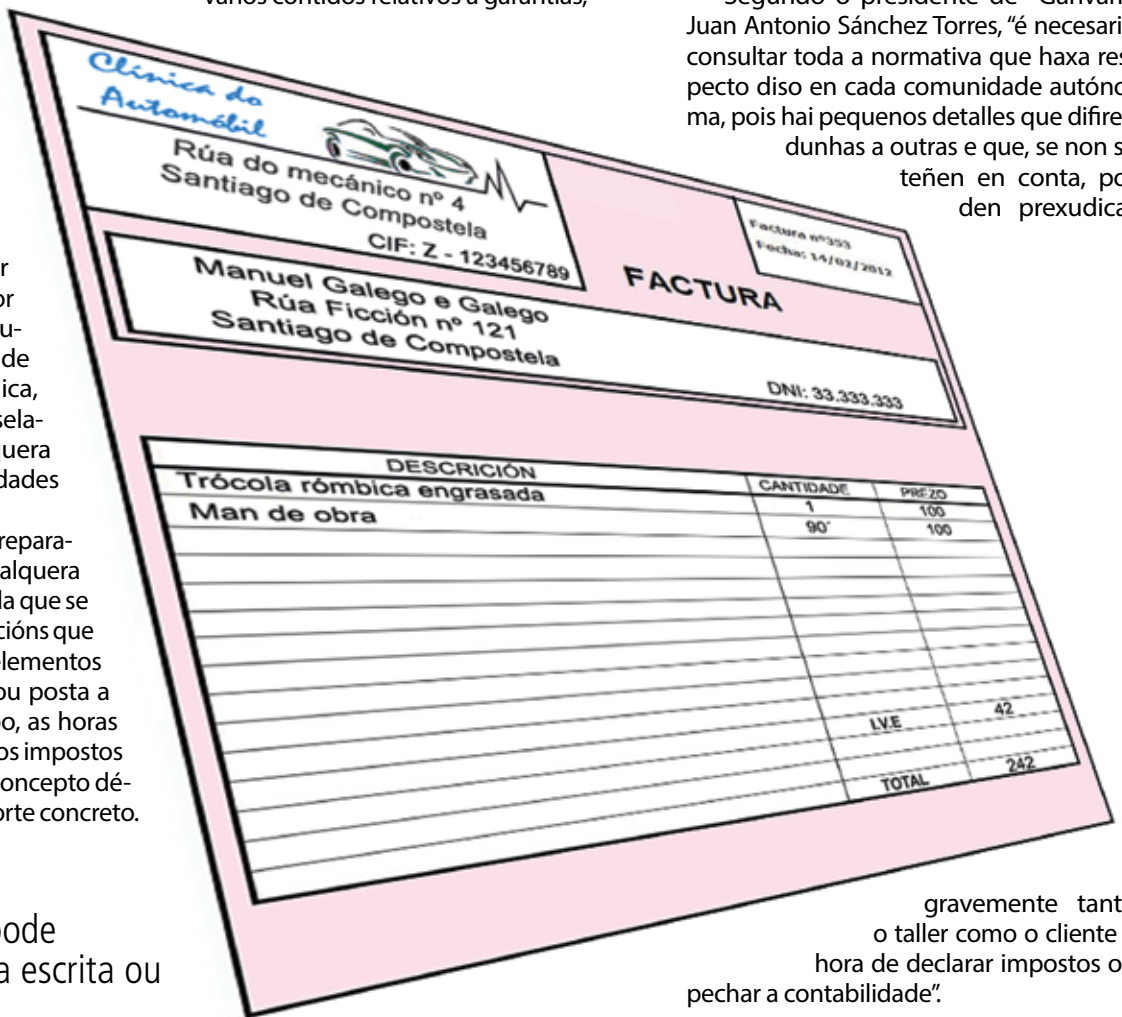
“ A factura pode elaborarse de forma escrita ou electrónica

A elaboración das facturas está fixada polo Real Decreto 1457/1986 que regula a actividade dos talleres de reparación de vehículos, así como polos decretos das comunidades autónomas que dispoñen da súa propia normativa. Neste aspecto, é importante resaltar que algúns decretos autonómicos (Madrid, por exemplo) esixen que se inclúa unha lenda indicativa da garantía da reparación. Nos casos de Asturias e Castilla-La Mancha, por citar outros supostos, hai varios contidos relativos a garantías,

“ Os talleres están obrigados a entregar ao cliente unha factura por calquera servizo

manipulación por terceiros, avarías e reparación noutro taller.

Segundo o presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, “é necesario consultar toda a normativa que haxa respecto diso en cada comunidade autónoma, pois hai pequenos detalles que difiren dunhas a outras e que, se non se teñen en conta, poden prexudicar



gravemente tanto o taller como o cliente á hora de declarar impostos ou pechar a contabilidade”.



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) 101.9 FM Bayona 100.3 FM
Porriño - Tui 97.1 FM Ourense 89.3 FM
Allariz 97.6 FM Sarria (Lugo) 90.6 FM



Novo concesionario oficial Hyundai en Compostela



Hyundai volve estar presente en Santiago de Compostela da man do grupo galego de automoción Pérez Rumbao. As novas instalacións do concesionario Hypersa están situadas na avenida do

Cruceiro da Coruña, ao carón doutro concesionario pertencente a este grupo (Bétula Cars). Os clientes da marca surcoreana xa teñen un sitio a onde acudir para ter os seus vehículos en óptimas condicións nunhas instalacións totalmente novas.



III Edición do cocido EG4 Motor



Ademais de traballar, nesta vida, hai máis cousas. Así o entende o equipo de EG4 Motor. Por este motivo todos os anos celebra un estupendo cocido onde xunta a amigos, clientes, provedores e outras almas da automoción. Este ano, e xa

vai pola terceira edición, o cocido foi degustado nas instalacións da Bodeguilla de San Lázaro. Todos os asistentes quedaron encantados de cambiar as ferramentas e as reglaxes electrónicas por un garfo e un coitelo e o exquisito porco, iso si con pataquiñas e grelos!



Un soldo por mercar un Seat en Galicia



Un soldo de 1.000 € para todo o ano por mercar un Seat, ese foi o premio que se entregou o mes pasado nun acto celebrado no mirador de San Pedro da Coruña. A promoción tivo un altísimo nivel de participación, a ela podían concorrer todas as persoas que

mercasen un Seat nos concesionarios galegos. Os concesionarios da marca de toda Galicia sumáronse á campaña. Carlos Sanz, director rexional de vendas de Seat para Galicia, entregou o talón de 12.000 € á gañadora, Beatriz Blanco, que mercara o coche en Marinada Motor, na Coruña.



Start Motor triunfou na Feira do V.O. da Estrada



Este mes celebrouse na Estrada a Feira do Vehículo de Ocasión, con máis de 140 automóviles expostos. Máis de 3.000 persoas acudiron a este evento, que estivo acompañado por unha meteoroloxía primaveral. Este éxito de

participación viuse acompañado por un alto nivel de vendas e de operacións futuras que quedaron abertas. Unha das empresas participantes foi Start Motor, que levou unha representación dos seus mellores vehículos e tivo un resultado final de vendas moi satisfactorio.

LIMPIEZA

MANTENIMIENTO

JARDINERÍA

GRUPO
GERMANIA

59 - Limpieza - Mantenimiento - Jardinería - www.grupogermania.es - Telf.: 981 94 16

Kawasaki J125

Ninja Transformers

Kawasaki é un xigante industrial xaponés que fabrica entre outras moitas cousas trens, barcos, helicópteros e... motos.

O mercado do scooter é un pastel moi atractivo e Kawasaki decidiu meterse de cheo cos novos modelos J. Aínda que a marca nipona leva moitos anos fabricando motocicletas, neste caso é un segredo a voces que a base deste vehículo é de orixe Kymco. Isto baséase en estratexias para conseguir penetrar nos mercados, no sector do automóbil é algo moi común dende hai décadas. Unha vez aclarado este punto imos entrar de cheo co tema que nos ocupa.

Como sempre lembramos que esta moto se pode conducir co carnet B, é dicir, o de coche cunha antigüidade de 3 anos. Esta Kawa é un megascooter de 125 centímetros cúbicos con 15 cabalos, apto para desprazamentos longos cunha boa velocidade de cruceiro, o seu tamaño e peso non restan manexabilidade e mobilidade entre o tráfico urbano, un vehículo moi equilibrado.

• MANTEMENTO

Revisións de mantemento recomendadas

1ª 1.000 km

2ª 5.000 km ou un ano

Seguintes: cada 5.000 km ou un ano

Prezo aproximado de cada revisión: 50 euros

Cambio de pneumáticos: cada 12.500 km

Prezo aproximado: 135 euros

• SEGURO PARA ESTA MOTO

Terceiros con asistencia en estrada, seguro de condutor, indumentaria do piloto, seguro de pneumáticos, perda de chaves e avaría mecánica

175 € ao ano

Tamén hai a posibilidade de engadir roubo, incendio ou perda total (Todo Risco)

• CORES DISPOÑIBLES

Blanca, Negra, Negra/Verde (SE)



■ JOSÉ ARUFE | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Deseño e detalles

A súa estética é moi dinámica, cunhas liñas moi características da marca, un bo tamaño para dúas persoas, moi cómoda e manexable, oco grande para dous cascos con iluminación LED, estribeiras

tipo plataforma para piloto e retráctiles para o pasaxeiro, asento cómodo e confortable con ballesta telescópica que facilita a súa apertura, aínda que debería de subir un pouco máis, en xeral moi bos acabados.

A cúpula podería ser un pouco máis alta, algo que en Galicia sempre se agradece, podémola atopar como

accesorio orixinal Kawasaki (GIVI), así como a maleta, a manta para as pernas ou o cofre traseiro.

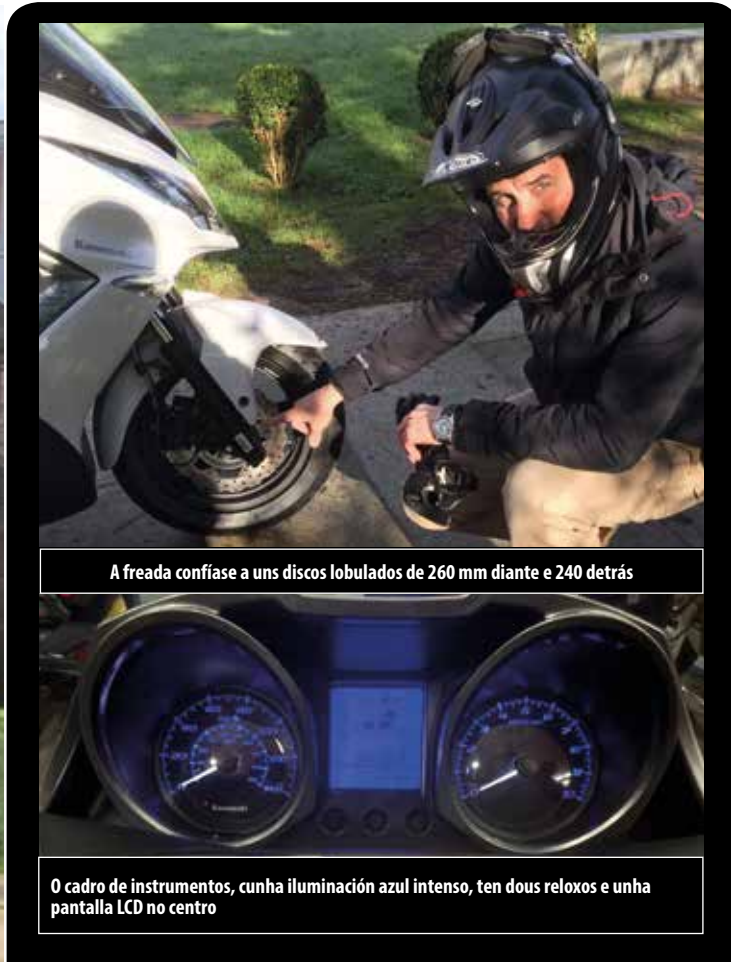
Destacar a iluminación LED para as luces de posición e o foco traseiro.

Ver e ser vistos! O cadro de instrumentos, cunha iluminación azul intenso, ten dous reloxos (velocidade e revolucións) e unha pantalla LCD no

“ Este megascooter de 125cc pódese conducir co carnet B



Promoción de lanzamiento ata o 31 de marzo de 2016 en **TerreMoto**
 J125: 3.799 €
 J125 con ABS: 4.199 €
 J125 SE: 3.949 €
 J125 SE con ABS: 4.349 €
 Matriculación á parte: 200 € aproximadamente



A freada confiase a uns discos lobulados de 260 mm diante e 240 detrás

O cadro de instrumentos, cunha iluminación azul intenso, ten dous reloxo e unha pantalla LCD no centro

Ficha Técnica

Motor Tipo: Monocilíndrico de 4 tempos, refrigerado por auga
Distribución: SOHC, 4 válvulas
Cilindrada: 125 cc
Diámetro x carreira: 54.0 mm x 54.5 mm
Relación de compresión: 11:7:1
Potencia máxima declarada: 10.3 kW (15cv) / 9.000 rpm
Par máximo declarado: 11.5 N.m (1.2 kgf.m) / 7.000
Alimentación: Inxección electrónica
Acendido: ECU Control Arrinque Eléctrico
Lubricación: forzada, cárter húmido
Aceite motor: 10W40 1600 cc

Transmisión secundaria: CVT con embrague centrífugo
Chasis: Tipo tubular en diamante de aceiro
Suspensión Dianteira: Horquilla telescópica de 37 mm de diámetro
Suspensión Traseira: Dobre amortecedor con axuste de pre-carga en 5 posicións Rodas
Rodas:
Dianteira: Lamia 120/80-14 M/C 58S
Traseira: Lamia 150/70-13 M/C 64S
Freos
Dianteiro: Disco lobulado de 260 mm; Pinza de dobre pistón
Traseiro: Disco lobulado de 240 mm; Pinza de dobre pistón
 Sistema ABS opcional
Medidas: Lonxitude: 2.235 mm Altura: 1.260 mm Anchura: 775 mm
Distancia entre eixes: 1.555 mm
Ángulo de lanzamento: 40°
Altura do asento: 775 mm
Peso (orde de marcha): 182 kg
Capacidade do depósito de combustible: 13 litros

“ A suspensión é dura, pero ata polas rúas empedradas de Santiago compórtase ben

centro (gasolina, temperatura do motor e dous contaquilómetros parciais).

En marcha

O primeiro que nos chama a atención é a postura de condución, supercómoda, o pequeno respaldo do asento do piloto é moi envolvente.

A suspensión é dura, pero ata polas rúas empedradas de

Santiago compórtase ben, sen vibracións nin ruídos estraños.

A súa distancia entre eixes dálle moita contundencia en estrada, o paso por curva é moi nobre e os freos... o mellor. Neste último apartado temos que dicir que nos dá moita seguridade grazas ao diámetro dos seus discos lobulados. Dispoñible tamén a opción de sistema ABS.

O motor de 15 cabalos é vigoroso dende o principio e en poucos segundos empúrranos con eficacia ata os 90 km/h, a partir de aquí a agulla vai subindo lentamente ata os 120 km/h.

Para nós este *megascooter* é moi atractivo con todas as vantaxes dos mellores da súa gama e a un prezo de oferta moi competitivo.

Citroën GS

Os 45 anos dun adiantado ao seu tempo

Corría a década de 1960 cando a casa francesa decide poñer en marcha un estudo para coñecer e conquistar un segmento que, daquela, estaba experimentando un crecemento importante e ao que non tiña modelos que ofrecer: as berlinas de tamaño medio. Os expertos chegaron á conclusión de que o GS era o indicado e, a reflexión foi tan certa, que se pode dicirse que o modelo marcou unha época; unha sentenza que se ratifica agora, 45 anos despois do seu nacemento. Tomen asento, pasen e lean arredor do mellor coche europeo do ano 1971, coa súa silueta de coidado deseño aerodinámico, que reflicte á perfección no Retro-Visor deste mes de marzo.

■ ROCÍO PEREIRA | TEXTO
■ CITROËN PRESS | FOTOS

Os principais eixos do seu éxito

Salta á vista, e quen non o teña na súa memoria visual poderá lembralo a través das nosas fotografías, que era un coche estilizado, cun perfil aerodinámico que lle permitía alcanzar velocidades altas con consumos relativamente baixos. A carrozaría case non presentaba saíntes e, no seu día, foi o único coche de fabricación nacional con carenado integral dos baixos. Un dos seus sinais de identidade máis salientables era a suspensión hidropneumática, de líquido e gas, que ofre-



cía unha boa estabilidade e comodidade aos pasaxeiros e dise que era case imposible que calquera das catro rodas perdera o contacto co chan. De feito, prometía poder circular cunha roda desinchada e mesmo sen ela. Precisamente, este foi un dos reclamos publicitarios con anuncios de televisión nos que un GS aparecía cunha roda rebentada sen que perdera a súa traxectoria ou mesmo facendo slalom entre conos sen unha das rodas traseiras. Era o exemplo práctico que demostraba o cumprimento da promesa publicitaria.

A creación do GS

Deseñado por Robert Opron, que fora o creador doutros modelos míticos de

Citroën como o SM ou o CX, foi presentado no Salón do Automóbil de París de 1970 e serviu para reforzar a imaxe da casa francesa entre o gran público cunha liña e un interior orixinais asociados con solucións técnicas avanzadas, pensadas para optimizar o confort. Os coñecedores do sector afirman que, naqueles comezos da década dos 70, o GS non tiña equivalente nun mercado ao que chegaba con innovacións pouco frecuentes neste tipo de vehículos, como é o caso dos catro freos de disco, chasis de aliaxe lixeira ou a suspensión hidropneumática que axudou a popularizar en España. O seu motor de catro cilindros con refrixeración por aire desenvolvía 60 cabalos pero acadaba unha

velocidade máxima de 150km por hora. Esta foi a mecánica que se empregou tamén durante os anos 80 nas motocicletas da marca francesa BFG.

Futurismo no habitáculo

No interior, destaca o seu cadro de mandos futurista, algo que debemos observar cos ollos dos setenta, que foi obra do prestixioso deseñador Michel Harmand, quen deu mostra do seu bo facer noutros modelos da casa como o CX. Está pensado como unha escultura e presenta elementos innovadores como o velocímetro, que imita a forma dunha lupa ou o seu freo de man integrado. Os seus indicadores foron fabricados por Jaeger, unha marca reloxeira suíza de prestixio. Todo coidado ao detalle para impresionar aos compradores. A información do cadro de mandos completábase con testemuños

“ Deixou pegada no mundo do automóbil por facer popular a suspensión hidropneumática e pola súa versión con motor rotativo Wankel



Entre 1970 e 1986 fabricáronse 2.440.610 GS e GSA, 153.983 deles saíron da planta de Vigo



O seu cadro de mandos futurista foi obra do prestixioso deseñador Michel Harmand

luminosos do nivel mínimo de presión da freada no circuíto dianteiro e de desgaste máximo das pastillas dos freos dianteiros. O volante monobrazo contribuía a conferir ao habitáculo o aspecto dunha nave do futuro ao igual que o mando do freo de man que consistía nunha

“ No seu día, foi o único coche de fabricación nacional con carenado integral dos baixos

especie de asa no centro do cadro de mandos. Ademais, algunhas unidades vestían tapizaría vermella, podendo combinarse coa carrozaría vermella en contraste cos cromados dos marcos das ventás e do parachoques. É certo que este deseño era para os máis atrevidos porque a gama ofrecía modelos máis discretos.

O máis vendido en Francia entre 1975 e 1978

Considerado un modelo revolucionario, o GS non tardou en converterse nunha referencia tanto para a prensa especializada como

para o público que poñían en valor as súas prestacións, o seu confort e o seu deseño. De feito, foi elixido o Coche do Ano en Europa en 1971 e foi o automóbil máis vendido en Francia entre 1975 e 1978, cunha produción anual de máis de 200.000 unidades. En total, saíron das fábricas de produción preto de dous millóns e medio de vehículos GS, dos que 478.000 foron a versión break que se producían en Rennes la Janais, en Francia, o lugar no que naceu. En España, fabricáronse 153.983 unidades nas instalacións de Vigo, onde se ensamblou o modelo en exclusiva entre os anos 1984 e 1986. A versión break pensada para o público familiar sae ao mercado no ano 1972 e o GS sofre unha remodelación lixeira no ano 1976, marcando a súa evolución coa chegada dos anos 80, nos que cambiou a denominación pasando a chamarse GSA. Será o primeiro Citroën con 5 portas pero non o último porque, desde entón, o portón traseiro convértese nun elemento presente en tódolos coches da casa que se comercializaron ata o momento. O GS puxo o punto e final á súa existencia no ano 1986 e foi sucedido polo BX co que levaba convivindo desde 1982.



Ollada ao pasado no Rétromobile 2016

DS Automóviles presentou no salón internacional por excelencia dos clásicos varios modelos que fixeron as delicias dos afeccionados e coleccionistas.

- DS Coupé Bossaert GT 19 (1963). É o único existente da ducia producida nos anos 60 por Héctor Bossaert que desenvolveu un cupé sobre a base do DS cun interior digno dun deportivo dos anos 60 con tacómetro e visor de temperatura da auga.
- DS 20 Pallas (1974). Presentado en París en 1964 fixo historia or un nivel de acabado nunca visto antes na produción en serie, dotándose dun equipamento de luxo.
- DS Spécial (1972). Branco con interior negro, presentouse en 1969 e podía acadar os 160 km/h en velocidade punta.
- SM inxección (1975), o último producido nos talleres Ligier en Francia, con cristais tintados e climatización, monta de serie cintos con retractores e botón para activar as luces de emerxencia.
- SM OR (1971). Modelo inédito, preparado para a ocasión, de liñas futuristas e tecnoloxías avanzadas con motor Maserati V6 con carburadores, cristais tintados, aire acondicionado e interior de coiro.

GS Wankel

O GS tamén ten pasado á historia do automóbil por ser un dos poucos modelos en apostar polo motor de pistóns rotativos Wankel. Esta tecnoloxía caracterízase por eliminar o movemento alternativo creado polo conxunto de cegoñal-bielas-pistóns nos propulsores convencionais. Desta maneira, conta soamente cun rotor, de forma triangular, que dá voltas nun cárter creando cámaras nas que se producen os catro tempos da combustión: a admisión, a compresión, a

explosión e o escape. En cada xiro do rotor, este ciclo repítese tres veces. Ademais, este tipo de mecánicas, destacan pola ausencia de vibracións e un funcionamento silencioso pero no caso do GS birotor, tamén polo seu consumo alto de carburante. Acadada unha potencia de 107 cabalos e unha velocidade máis de 175 quilómetros por hora. Produciuse entre os anos 1974 e 1975 pero coa explosión da crise do petróleo Citroën non puido continuar a súa fabricación e escribiu o punto e final desta versión do GS.

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



O recinto feiral da cidade olívica acolleu o VI Retro Galicia

Vigo rememora a historia do automobilismo

No calendario de eventos do mundo do motor en Galicia hai citas que foron gañando un oco predilecto pola atención que espertan entre os profesionais e os afeccionados. Unha desas citas agardadas desenvolveuse este mes de febreiro en Vigo: o VI Retro Galicia, o Salón do Vehículo Clásico e de Época que se celebrou no IFEVI con éxito de público, malia as adversas condicións meteorolóxicas, e con boas cifras tamén de negocios. Recollemos nesta reportaxe parte do acontecido na cidade olívica e, para quen non tivera a oportunidade de achegarse, amosámoslles unha parte do que puideron ver (e tocar) as persoas asistentes.



■ ROCÍO PEREIRA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Exhibición e actividade comercial

A filosofía de Retro Galicia, segundo explica José Enrique Elvira, director xeral de Eventos del Motor, é a de ser un salón que non se limita á exhibición e a ser un escaparate senón que procura xerar actividade comercial. E este vén sendo o carácter de tódalas citas que organizan tanto en Galicia (CarOutlet Vigo, Santiago e A Coruña), como en Andalucía, Valencia, Bilbao ou en Oporto, xa que son os responsables do AutoClásico e do MotorShow da cidade portuguesa. De feito, a valoración que os expositores fan do Retro Galicia é moi boa no que respecta ás posibilidades de negocio que atoparon en Vigo, unha tendencia que para Enrique Elvira se vén producindo no resto de eventos que organizan "cada vez prodúcese máis negocio nos salóns do automóbil", apunta.

Cumprindo expectativas

O tempo non acompañou na fin de semana do 13 e 14 de febreiro pero iso non impediu a visita de arredor de 18.000 persoas ao salón, o que evidencia o incremento da afección en Galicia polos certames de vehículos históricos. En Vigo puideron verse coches sinxelos, dos anos 50, 60 e 70 e tamén outros de grandes marcas como Rolls Royce, Ferrari, Porsche ou Corvette. Enrique Elvira fai unha valoración "altamente positiva" do evento pola "boa resposta do público e pola asistencia de moitas persoas nos

“ Reuníronse máis de 600 coches clásicos de Galicia e do norte de Portugal nun evento no que medrou a actividade comercial





seus coches clásicos” o

que engade valor a unha cita destas características. Reuníronse na cidade olívica arredor de 600 ou 700 coches chegados de Galicia e do norte de Portugal e “virían máis de non ser polo tempo que non axuda á conservación dos vehículos”, que os seus propietarios coidan como auténticos tesouros. O director de Eventos del Motor sinala que, ademais, acudiu un bo número de profesionais aínda que a maior parte do pú-

Con todo, sinala que o coleccionismo estivo de capa caída por mor da crise económica, que obrigou a moita xente a desfacerse das súas propiedades, unha tendencia que parece que se vai revertendo e vai medrando a actividade.

Repaso á historia do automobilismo

En SPRINT MOTOR facemos cada mes un exercicio de memoria, botando a vista atrás para reparar nalgúns dos modelos que fixeron historia no mundo do motor. O VI Retro Galicia, celebrado no mes de febreiro, era unha ocasión única para ver de preto, en primeira persoa, algúns clásicos como o Alpinche e a Deltona (Lancia Delta HF Integrale) e ofreceu tamén un espazo para gozar dunha retrospectiva da marca BMW con pezas importantes valoradas en millóns de euros como o M1 ou un 398 do ano 1937, que foi unha das xoias máis importantes do Salón. Foron as tres estrelas do evento, as que acaparon o maior número de flashes.

O Alpinche, o mítico deportivo galego, exhibíase en Galicia, por primeira vez, corenta anos despois do accidente que o apartou das probas de competición. Acompañábanos os trofeos gañados na súa época e imaxes das carreiras disputadas e dos pilotos que lle deron a vida. Serviu tamén de homenaxe a Estanislao Reverter, considerado pai do automobilismo galego, a quen se lle ocorreu a idea de introducir a mecánica dun

Porsche 911R na carrozaría dun Alpine A110-1300 que, bautizado inicialmente como Realpor e despois como Alpinche, foi un modelo gañador a comezos dos anos setenta ata que un accidente o afastou das pistas en 1975.

A próxima cita: 25 Salón do Automóvil de Vigo

Aproveitamos a conversa con José Enrique Elvira, o director xeral de Eventos del Motor, para preguntarlle polos preparativos arredor dunha das citas importantes da temporada de mostras: o Salón do Automóvil de Vigo, que se vai celebrar entre o 2 e o 10 de abril no recinto feiral da cidade. O segundo salón de maior antigüidade de España non vivirá unha edición máis, senón que será das que fan historia ao cumprírense 25 anos do primeiro certame, realizado no ano 1992. Haberá exposición comercial dedicada ao coche, ás motocicletas e á industria auxiliar cun espazo previsto de 17.000 metros cadrados. Enrique Elvira adiantounos que unha das novidades será unha actividade paralela xa que, ao mesmo tempo que se desenvolve o Salón, desenvolverase un campionato Freestyle Supercross indoor ao que acudirán figuras internacionais e no que competirán arredor de 100 pilotos. Así que reserven data na súa axenda que o Salón do Automóvil de Vigo promete espectáculo.

“O Alpinche, a Deltona e unha retrospectiva de BMW foron as estrelas do salón

blico foron particulares que “acoden co ánimo de mercar pezas para reparar os seus coches e de atoparse con outros coleccionistas para intercambiar opinións” arredor desta paixón que os une.

O coleccionismo

A experiencia de José Enrique Elvira na organización de eventos deste tipo permíttelle asegurar que en Vigo e en Ourense, no sur de Galicia en xeral, existe unha grande afección polo vehículo clásico e “hai grandes coleccionistas; moitos deles permanecen no anonimato porque non queren darse a coñecer pero hai quen posúe 120 coches, quen ten unha corentena ou unha trintena e mesmo un coleccionista quen ten máis dun centenar de motos moi exclusivas”.



CALENDARIO
DE PROBAS

ABRIL 2016

DATA	PROBA	ESPECIALIDADE	LUGAR	PROVINCIA	PAÍS
1 de abril	Cto. Mundo de Superbike/Supersport - Aragón	Superbikes	Circuito de Motorland - Aragón	Teruel	España
1-3 de abril	GP F1 Bahrein	F1	Circuito de Sakhir		Bahréin
1-3 de abril	GP MotoGP - Argentina	Mundial Motos	Circuito Termas		Argentina
2 de abril	Copa galega Enduro infantil - MC Aldán	Enduro Infantil	Aldán - Cangas	Pontevedra	España
2 de abril	Cto. España Enduro - Valverde del Camino	Enduro	Valverde del Camino	Huelva	España
2-3 de abril	XXXII Autocross Santa Comba	Autocross	Santa Comba	A Coruña	España
2-3 de abril	Cto. España Resistencia	Resistencia	Circuito de Cataluña	Barcelona	España
2-3 de abril	Cto. Mundo Turismos - Francia	Mundial turismos	Circuito Paul Ricard		Francia
3 de abril	Trofeo Galego Trial Clásicas - Espenuca	Trial	A Coruña	A Coruña	España
3 de abril	Cto. Galego de MX- Gomesende	Motocross	Gomesende	Ourense	España
3 de abril	Copa galega Trial Infantil - Espenuca	Trial infantil	A Coruña	A Coruña	España
3 de abril	Cto. Galego de Quad Cross - Gomesende	Quad Cross	Gomesende	Ourense	España
3 de abril	Cto. Mundo Supermoto - Xerez da Fronteira	Supermoto	Xerez da Fronteira	Cádiz	España
3 de abril	Cto. Europa Supermoto - Xerez da Fronteira	Supermoto	Xerez da Fronteira	Cádiz	España
8-9 de abril	XXXIV Rally Serra Morena	Rally	Serra Morena	Jaén	España
8-9 de abril	Rally de Terra de Navarra	Rally	Navarra	Navarra	España
8-10 de abril	GP Moto GP- Américas	Circuito de Austin			Estados Unidos
9 de abril	Copa España Velocidade Clásicas - Albacete	Velocidade	Circuito de Albacete I	Albacete	España
9 de abril	Cto. Mundo Trial - Cal Rosal	Trial	Cal Rosal	Barcelona	España
9-10 de abril	XXXII Rally de Noia	Rally	Noia	A Coruña	España
10 de abril	Trofeo Superxtrem - A Pastoriza	Velocidade	Circuito A Pastoriza	Lugo	España
10 de abril	Copa de España Motocross Clásico - Villarejo de Salvanes	Motocross	Villarejo de Salvanes	Madrid	España
10 de abril	Cto. España Velocidad - Circuito Albacete	Velocidade	Circuito de Albacete	Albacete	España
15-17 de abril	GP F1 China	F1	Circuito Shanghai		China
15-17 de abril	Cto. Mundo Superbikes - Assen	Superbikes	Assen		Holanda
16 de abril	Copa España Enduro Infantil - La Pobra Tomesa	Enduro infantil	La Pobra Tomesa	Castellón	España
16-17 de abril	I Rallymix Piñor	Rallymix	Piñor	Ourense	España
16-17 de abril	XXV Karting A Magdalena	Karting	Circuito A Magdalena - Forcarei	Pontevedra	España
16-17 de abril	III Todoterreo Rianxo	Todoterreo	Rianxo	A Coruña	España
16-17 de abril	XVIII Autocross Ciutat de Lleida	Autocross	Lleida	Lleida	España
16-17 de abril	Cto. Mundo Turismos - Eslovaquia	Mundial turismos	Eslovaquia		Eslovaquia
17 de abril	Cto. Galego Velocidade - Forcarei I	Velocidade	Circuito de A Magdalena - Forcarei	Pontevedra	España
17 de abril	Cto. España Velocidade - Comunidad Valenciana	Velocidade	Circuito Comunitat Valenciana Ricardo Tormo	Valencia	España
21-24 de abril	Rally de Argentina	Mundial Rallys	Córdoba - Argentina		Argentina
23 de abril	Cto. España Motocross - Alhama de Murcia	Motocross	Alhama de Murcia	Murcia	España
23-24 de abril	XXII Rally do Cocio - Lalín	Rally	Lalín	Pontevedra	España
24 de abril	Trofeo Galego Trial Clásicas - Arteixo	Trial	Circuito de Arteixo	A Coruña	España
24 de abril	Copa galega Trial Infantil - Arteixo	Trial infantil	Circuito de Arteixo	A Coruña	España
24 de abril	Enducross FGM MX-END QUAD Porriño	Enducross-Enduquad	Porriño	Pontevedra	España
24 de abril	Cto. España Cross Country - Jaén	Cross Country	Jaén	Jaén	España
24 de abril	GP MotoGP - España	Mundial Motos	Circuito de Xerez da Fronteira	Cádiz	España
29 abril - 1 maio	GP F1 Rusia	F1	Circuito Sochi		Rusia
29 abril - 1 maio	Cto. Mundo Superbikes - Italia	Superbikes	Imola		Italia
30 de abril	Cto. Mundo Supermoto - Albaida	Supermoto	Albaida	Valencia	España
30 de abril	Cto. España Supermoto - Albaida	Supermoto	Albaida	Valencia	España
30 de abril	LXXV Autocross Arteixo	Autocross	Arteixo	A Coruña	España
30 abril - 1 maio	IX Subida Montaña Santa María Oia	Montaña	Santa María de Oia	Pontevedra	España

AR Vidal Racing

40 anos... dinse pronto



Ricardo Vidal, toda unha institución no deporte do motor

E son os que acaba de cumprir a empresa coruñesa *AR Vidal Racing*, un dos referentes a nivel nacional en preparación de coches de ralis. Nos talleres de Pasarela, no concello coruñés de Vimianzo, "pariuse" moito vehículo de competición. Quen mellor que o seu fundador, Ricardo Vidal Rodríguez (Pasarela, Vimianzo, 1950), para falarnos do pasado e do presente.

- MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO
- M. CUMBRAOS, SPRINT MOTOR E AR VIDAL RACING | TEXTO E FOTOS

Sprint Motor: Antes de fundar *AR Vidal Racing*, Ricardo Vidal traballou como mecánico en diversas fronteas. Coñezámolas.

Ricardo Vidal: Comecei a traballar nun taller de barcos en Cereixo, a carón de Ponte do Porto, con catorce anos. Despois continuei en diversos talleres da Coruña, entre eles a antiga Mercedes-DKV, Talleres Juan Rodríguez Castro, na praza de Portugal. Fixen estudos posteriores de Formación Profesional na rama de torneiro e marchei para Suíza a traballar na miña especialidade. A min o que me gustaba era a mecánica polo cal xa no país helvético pasei a choiar como un profesional dela, primeiro en General Motors e despois na concesión Ford de Basilea.

SM. Como xorde pois fundar a empresa actual?

R.V. Cando estabamos en Suíza e tínamos aos dous fillos maiores, Magdalena e Amador, a miña muller María Flora e máis eu pensamos que había que tomar unha decisión pois os nenos empezaban o colexio. Quedarse alí ou retornar a Galicia. Voltamos e empecei a preparar a nave do taller, que quedou rematada en decembro de 1975 e abriu ao público en xaneiro de 1976. Comezamos máis ben con temas de industriais, camiións e tractores Barreiros, así como coches Simca e Dodge. Posteriormente incorporamos a firma Chrysler, ata que Talbot mercouna. Anos despois Talbot pasou a ser o grupo PSA, co cal estivemos ligados moito tempo.

SM. A partires de cando empézanse a preparar coches de competición en Vimianzo?

R.V. Daquela facíamos cousas pequenas, porque as carreiras eran como eran. Había pilotos que viñan polo noso taller para que lles pedíramos pezas a Francia. Na época de Suíza eu fixen amizade con mecánicos franceses que xa preparaban coches para ralis locais e de montaña, e cos que íamos as carreiras sobre todo na zona francesa de Alsacia. O primeiro coche que preparamos foi o do ferrolán Jesús Seoane, despois veu o do santiagués Miguel Fontao, o do lucense Sergio Vallejo, todos eles da firma Peugeot, e pertencentes ao Desafío.

SM. Foi, quizais, esta época unha das máis salientables na vosa historia?

R.V. Si, sen lugar a dúbidas. Foi unha época moi boa. Gañamos o Desafío nos anos 1994 (Vallejo), 1995 (Muniente), 1996 (Fuster) e 1999 (Solís), así como o Júnior do 1997, co meu fillo Amador Vidal. Nesa época moitos dos mellores



Aspira
a ser o mellor
pai

Durante o mes de marzo, por cada compra que fagas nos establecementos asociados a **Compostela Monumental**, tes unha oportunidade de ganar un **robot-aspirador con mando a distancia**. Solicita o teu boleto cando fagas a compra, cúbreo e méteo na urna do establecemento.

Cada compra, cada boleto é una oportunidade máis!

Compostela Monumental

COMERCIO DO CASCO HISTÓRICO

pilotos do nacional confiaron nos nosos servizos, así como outros que competían daquela a nivel galego (Pedro Burgo, Luís Penido, Javier Pedreira, etc).

SM. *Tras esta fase afróntase un cambio de calidade, apostando polos eficaces Mitsubishi Lancer.*

R.V. Si, foi un salto importante para a nosa empresa. Era o primeiro ano da década do 2000 e decidín mercar un EVO VI, o grupo N máis competitivo nese momento en Europa. Preparámo-lo e con el o peruano Ramón Ferreros fixo terceiro no mundial de serie, sen dispoñer dun presuposto grande. Pelexamos sempre cos mellores e gañamos moita experiencia, sobre todo coas suspensións Proflex, das que somos distribuidores. Coñecemos a moita xente e eu que me desenvolvo en francés, italiano e portugués, aprendín moito. A partires desa tempada comezamos a facer cousas importantes.

SM. *Que está significando para vós ser o preparador do equipo Suzuki España, primeiro cos S1600 e agora traballando no N5?*

R.V. Foi todo un avance, pois é unha marca oficial, seria e que responde. Non é, claro está, o mesmo que traballar para unha estrutura privada.

SM. *Falemos da competencia. Quen foron ou son os principais "adversarios"?*

R.V. É difícil de dicir. No tema das suspensións pouca cousa hai. A nivel carrozarías tampouco hai moito. Outra cousa é alugueres, onde estaba Calm, que foi quedando un pouco atrás. A competencia forte é RMC, contra quen no apartado de prezos é imposible competir, polo nivel tan alto que ten.

SM. *Ricardo Vidal tamén foi piloto. Lembramos épocas douradas con diversos modelos de Peugeot. O ano pasado tamén probou outras experiencias. Comparemos.*

R.V. A última carreira foi no 2015 no Ralimix de Barbadás cun Mitsubishi. A efectos piloto eu sempre tirei para adiante, pero como ti ben sabes sempre dispuxen de poucos recursos, correndo con vehículos máis ben caseiros, que aproveitaba para probar. Se comparo os anos 90, con 309 ou despois co 106 KC, co ano pasado se que noto un gran retroceso como piloto, pois os anos e os quilos non perdoan.

SM. *Falemos do 2015, ano moi prolífico para AR Vidal, non si?*

R.V. Si, moitos éxitos. O nacional de terra de Amador, as dúas rodas motrices de Pepe López tamén en terra, así como o título de Suzuki en 2RM no CERA. Xa a nivel galego fomos campións con Pais e primeiros en grupo N con Lojo. De todos os xeitos foi un ano complicado para a nosa empresa pola suba desmesurada dos prezos e pola presión fiscal que temos que soportar.

SM. *Que pensa Ricardo Vidal da nova categoría N5 existente no nacional de ralis e como está o proceso de preparación do Suzuki Swift?*

R.V. Estamos traballando nel, todos moi entusiasmados con este proxecto que nos encargou Suzuki España. Pero hai que ter os pes no chan e ser serios. Eu penso que non imos a estar á altura dos R5 pero vai ser un vehículo moi competitivo que nalgún terreo preciso pódelles vencer. É un coche máis barato e temos fe nel.



2016 empeza con moi bo pe

En varias fronteiras vai estar presente o equipo de Vimianzo no presente exercicio. Estamos a falar do nacional de ralis, tanto asfalto coma terra, así como os campionatos portugués e galego. Terán que, nalgúns casos precisos, repartir efectivos porque hai coincidencias de algunhas probas, como é o caso das vindeiras citas de Noia, Navarra e Córdoba, contando respectivamente para o autonómico de ralis, nacional de terra e nacional de asfalto.

No momento de escribir esta reportaxe o curso para AR Vidal empezou con bos resultados. Así, na cita inaugural do CERT, celebrada en Lorca, vitoria para o vasco Del Cid, cun coche preparado en Vimianzo. O novidoso Skoda R5 mercado a finais de febreiro, estreouse en Fafe, escenario do arrinque do portugués de ralis, en mans do veterano e experimentado Miguel Campos, que lle discutiu a vitoria ao vencedor (Fontes) ata que un problema coa bomba da dirección o retrasou. A mediados de tempada deberá debutar o Maxi Rally de Suzuki, feito igualmente na localidade da Costa da Morte, e que é a nova arma da firma nipona en España, coche da nova clase N5.

O vasco Jorge Del Cid é o primeiro líder do nacional de terra cun Lancer de AR Vidal



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:





Co 309 GTI Vidal "pai" proclamouse campión galego de ralis grupo N en 1993

SM. *Falemos da actual normativa. R5, MaxiRally, GT "capados".*

R.V. Eu penso que os vehículos teñen que correr todos. Se queres ter un bo campionato non se pode facer tanta limitación porque ao final pasa o de sempre. Invístese moito diñeiro sen pés nen cabeza. O que é clave é o tema da seguridade, que se cumpra cen por cento, sobre todo en apartados de carrozaría, canalizacións de gasolina e outros que resulten determinantes. Se unha persoa ten cartos para correr nun WRC, que non se lle prive de correr. Máis liberdade, incidindo sempre, por suposto, no apartado de seguridade.

SM. *O que tamén houbo na empresa foi unha reorientación comercial.*

R.V. Si, dende o ano pasado xa non estamos vinculados á firma Peugeot. Durante 40 anos, dunha ou doutra maneira, estívosemos sempre ligados, pero no 2015 houbo moitas esixencias que nos obrigaban a investir moito. A situación de vendas non permitía afrontar este gasto co cal desistimos. Agora representamos á firma Hyundai.

O peruano Ramón Ferreyros participou no Mundial de Ralis 2000 cun coche feito en Vimianzo



O equipo coruñés desprega unha importante actividade en varias fronteiras

Comunicacións pouco favorables

Instalado dende sempre no lugar de Paradela, a poucos quilómetros do centro de Vimianzo, na estrada que conduce a Camariñas, o preparador coruñés contou durante moito tempo cun hándicap considerable: as comunicacións viarias. *"Estar neste punto de Galicia, da Costa da Morte, prexudicounos moitísimo, polo nivel de estradas que tiñamos. Seguimos co negocio porque estabamos aquí. Comecei eu só e despois constituín unha sociedade co meu cuñado Manuel que viña de Alemaña, contando igualmente co enorme traballo que fixo a miña muller María Flora. Tiramos para adiante aínda que a nosa situación xeográfica non axudou nada e avanzamos con moitas dificultades, pero así é a vida."* apostilla o veterano home do motor.

Relevo xeracional

Con 65 anos ás costas, Ricardo Vidal segue facendo cousas *"a miña maneira"* nunha empresa que levan actualmente os seus fillos Amador e Ricardo, máis tres sobriños, Manuel, Francisco e Elvis *"Tratas de aportar algunha idea, aínda que os novos non as acatan sempre. Estou ao pé do cañón porque me gusta... e outra cousa non sei facer"* indica o veterano preparador que aínda non está xubilado. *"Eu tiven un accidente hai anos, caín dun tellado, e por esta causa déronme unha pequena invalidez pola que estou cobrando, polo cal aínda non considere o tema de xubilarme"* subliña.



Porsche 911 R



Porsche presentou en Xenebra o seu novo 911 R (R de Racing). O seu motor bóxer atmosférico de catro litros e 500cv, xunto a unha transmisión manual de seis velocidades, sitúa

claramente ao 911 R no habitual papel histórico que desempeña dende 1967: o dun vehículo de competición homologado para a súa utilización en estrada. Estará dispoñible a partir de maio cun prezo de 217.469 €.

Bugatti Chiron, 1.500cv de luxo



A mecánica deste súperdeportivo deixa claro que este novo Bugatti quere deixar moi atrás ao seu predecesor o Veyron (1.500 frenta a 1.001 cabalos). Unha entrega que se realiza grazas ao seu motor de 8 litros, con catro turbos

e 16 cilindros en dobre V. Para poder transmitir ao chan toda esa potencia, este W16 está axustado a unha caixa de cambios de 7 marchas DSG con dobre embrague e un sistema de tracción total permanente. Ponse de 0 a 100 km/h en 2,2 segundos.

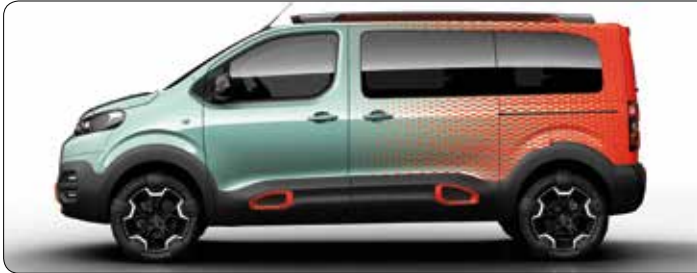


Citroën SpaceTourer Hyphen



Para acompañar o seu lanzamento, o SpaceTourer dedínase nun concept-car único cun aspecto aventureiro e fresco. Hyphen (guión, en inglés) supón a unión entre os novovolumes e os SUV, entre a cidade e os grandes

espazos. Un interior acogedor e confortable, mergulla aos pasaxeiros nun ambiente informal e colorido. Equipado co motor BlueHDi 150 S&S con caixa manual de 6 marchas, o concept SpaceTourer Hyphen conta cunha cadea de tracción 4x4 desenvolvida por Automobiles Dangel.



Revolucionaria tecnoloxía chinesa



Techrules, unha compañía chinesa de investigación e desenvolvemento automotriz, desenvolveu un sistema de carga por turbina de vehículo eléctrico. Unha tecnoloxía totalmente nova de motores híbridos que inclúe un xerador de turbina. En

Xenebra mostrou un concept-car híbrido enchufable. Este modelo ten unha potencia de 1.044cv; as probas indican un rendemento excelente (0-100 km/h en 2,5 segundos) e unha extraordinaria autonomía (máis de 2.000 km). En modo enchufable ten un consumo de 0,18 l/100 km.



LC500h, o cupé de luxo de Lexus



Lexus presentou a versión híbrida do seu flamante cupé LC en Xenebra. O LC 500h conta co novo sistema Multi-Stage Hybrid, que proporciona maior

rendemento, eficiencia optimizada e unha condución máis placenteira. O LC sérvese da nova arquitectura da marca para engadir maior potencial dinámico.



RE



DESCUBRE

DESCUENTO ADICIONAL DE

300€

EN LA COMPRA DE TU FORD
POR LA PRUEBA DE UN FORD CON MOTOR ECOBOOST

NUEVO FOCUS TREND 1.0 ECOBOOST AUTO-START-STOP 100CV 5P. 12.490€

REDESCUBRE LO QUE ES PROBAR UN COCHE. PRUEBA UN FORD CON MOTOR ECOBOOST Y CONSIGUE LA POTENCIA DE UN GASOLINA Y LA EFICACIA DE UN DIÉSEL.



Gonzacar

A Coruña Santiago Ferrol-Narón
Carballo Ribeira

www.gonzacar.com

Gama Focus, consumo medio combinado de 3,8 a 7,7 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 99 a 175 g/km.

Focus Trend 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100CV (74kW) 5P con Elevalunas traseros eléctricos y Faros antiiniebia. Oferta válida para unidades limitadas. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por fi nanciar con FCE Bank pic S.E. a través de su Campaña "¡ante a Ford Credit!", permanencia mín. 24 meses. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal hasta 11 de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado. Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos frente a un motor convencional. ford.es