Sprint MOTOR

REVISTA DECANA EN GALEGO 23 1995 - 2018

A ACTUALIDADE DO MOTOR [OUTUBRO 2018] Nº 260 - ANO XXIII www.sprintmotor.com

Novo Volvo XC40 T5

Teno todo !

VII Concentración de vehículos históricos

#57

Conducir hasta la base de un arcoíris

#TheSwiftList

¿Cuál es tu lista?

Descubre más en suzuki.es

NOYAMOTOR

Pol. Ind. del Tambre - Vía Edison, 3

SANTIAGO DE COMPOSTELA

TEL. 981 577 726

Si buscas un coche capaz de transmitirte sensaciones únicas en cada trayecto, el nuevo Kia Ceed te sorprenderá. Esta tercera generación combina un diseño más deportivo que nunca, con exclusivas prestaciones y lo último en tecnología y confort.

Consumo combinado (l/100 km): 3,9–6,4. Emisiones CO_2 (g/km): 100–145. *Consultar manual de garantía Kia.

KIA

The Power to Surprise

COMPOSTELA CONCESIONARIO

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

Avda. Finisterre, 18 – Bajo
15270 Cee. A Coruña
Tel.: 981 70 60 86

Pol. De Xaras, 83
Ctra. Ribeira-Porto do Son
15960 Ribeira. A Coruña
Tel 981 87 22 56

www.compostelaconcesionario.es

COMPOSTELA CONCESIONARIO

SUMARIO

NOVAS 7

+

7 AUDI SQ2
FORD IMAXINA UN FUTURO SEN SEMÁFOROS
CUPRA ATECA
8 OS PRIMEIROS T-CROSS XA SE FABRICAN EN NAVARRA
INFINITI PROJECT BLACK S
CITROËN C3 JCC+
10 EDICIÓN LIMITADA DO GHIBLI RIBELLE
NOVA IMAXE PARA O HYUNDAI I40
SMART FOREASE
11 PORSCHE PRODUCIRÁ O NOVO 911 SPEEDSTER
13 NOVO KIA CEED GT LINE
SEAT ARONA TGI
NOVO HYUNDAI TUCSON

PROBA » NOVO VOLVO XC40 T5 16

NOVAS » 7, 8, 10, 13, 14 7

RETROVISOR » 60 ANOS DE VEHÍCULOS "FEITO EN GALICIA" (1) 26

VIICONCENTRACIÓN DE CLASICOS » COMPOSTELA MONUMENTAL 24

ENTREVISTA » ROBERT FELGER 22

NÁUTICA » LY 650 DE LEXUS 14

SECCIÓNS

EDITORIAL	3
INFORME	4
DÚAS RODAS	6
ENTREVISTA	22
RETROVISOR	26
COMPETICIÓN	28
RALIS	30

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

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Sevi Martínez, Antón Pereira, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Xosé Arufe, Luis Penido, Luís Rivero de Aguilar, Uxía Queiruga.

Deseño e maquetación:
Juan Feáns

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

Adeus Emilio!

Hai xa algúns números deixounos un colaborador veterano, nesta ocasión correspondeulle a despedida ao xornalista Emilio Blanco. Un home que fixo un treito moi longo en SPRINT MOTOR. Nós dende este editorial queremos subliñar o labor de tantas persoas que coma el, estiveron máis ou menos tempo contribuíndo a que esta publicación foxe collendo forma, personalidade e tamén un amplo abano de cores. As cores da pluralidade, da honestidade e do esforzo intelectual, sempre dende unha posición de humildade. Cun compromiso tácito de non prexudicar a ninguén co noso traballo mensual, máis ben de transmitir unha información rigorosa e veraz. Cunha mestura de paixón polo mundo do motor e do xornalismo, para que chegue aos lectores da forma máis emocionante e atractiva posible. Todo isto está na propia xenética da publicación dende as súas orixes. Algo que cremos que temos conseguido con maior ou menor acerto.

Todos e todas os que, por distintos motivos, deixastes de cooperar nestas páxinas, producistes un baleiro difícil de encher. Por que o estilo persoal de cadaquén e practicamente irremprazable. Desta maneira, podemos matizar que ao longo destes 260 números todos e todas dos que dalgunha maneira participaron neles, deixaron a súa pegada persoal; algo que xa forma parte inevitable e ineludible da historia da publicación. O seu deseño, o seu estilo xornalístico e o seu valor histórico e mediático é "culpa", en maior ou menor medida, de todos e todas os que participaron nalgún momento na elaboración das páxinas da revista.

Nos 23 anos que levamos saíndo as rúas todos os meses, primeiro en formato tabloide e agora en A4, foron moitos e moitas os xornalistas que deixaron a súa "esencia" en SPRINT MOTOR. Dende aquí agora queremos dar o noso sincero agradecemento a todos e todas pola súa achega imborrable e sempre positiva, que grazas a ela hoxe podemos dicir que temos unha revista do motor en galego que continúa por esa complicada estrada de papel. Uns treitos que nalgúns momentos foron moi revirados e noutros algo máis tranquilos. Iso si, sempre sen deixar de estar atentos aos datos, novidades e sorpresas que se nos poidan cruzar por diante. Mantendo en todo momento a atención para que os lectores teñan a seguridade de estar en boas mans. Todo isto foi e é posible grazas a todas e todos vós, estimadas colaboradoras e colaboradores. Desta maneira, co voso apoio e a vosa achega, seguimos manexando este vehículo mediático con garantías de que a paixón e a honestidade xornalística nos seguiran acompañando durante todo o tempo que dure esta viaxe. Iniciada xa hai máis de dúas décadas.

Por todo o exposto neste editorial de despedida ao noso colega e amigo Emilio Blanco, queremos dicirvos a todos os compañeiros e compañeiras que participastes nalgún momento neste proxecto xornalístico que o voso ADN quedou impreso en SPRINT MOTOR para sempre. Moitísimas grazas a todos e todas os que xa formades parte destas marabillosas follas impresas de información do motor! Adeus Emilio!

Un galego no posto máis alto do motocrós mundial

Jorge Prado, Campión do Mundo de Motocrós

■ REDACCIÓN | Texto

Jorge Prado García é o novo Campión do Mundo de Motocrós MX2. O piloto galego de tan só dezasete anos fíxose co prezado título. Matematicamente a Prado bastáballe con sumar cinco puntos nas dúas mangas da penúltima proba, sempre que o seu rival (o letón Jonass) gañase ambas carreiras; pero Jonass, consciente da dificultade, desistiu de intentalo e adiantou unha operación de xeonllo que tiña pendente. Desta forma Jorge Prado obtivo oficialmente o unha proba antes de rematar o campionato o primeiro título de MX2 conquistado por un piloto español.

O piloto lucense atopábase na súa casa de Santa Marinella en Italia preparando as maletas para viaxar cara a Ímola, cando recibiu a chamada de Claudio, o seu director de equipo "bos días, estou falando co Campión do Mundo." O rapaz soltou unha gargallada e despois recriminou ao seu xefe "non digas iso, sempre me dixestes que non hai que facer bromas con iso ata que non se consegue de verdade". Pero non era unha broma, Claudio comunicáballe a Prado que o outro piloto de Red Bull-KTM operouse o mércores en Alemaña e non ía tomar parte no Gran Premio de Italia. Prado era xa campión, sen o casco posto, sen sentarse na súa compañeira de batallas e sen abrazarse cos seus mecánicos. Máis frío do que un pode esperar para ser Campión do Mundo, pero non por iso menos xusto.

> “Foi un ano durísimo, de moito esforzó e moita tensión

Tras fundirse nunha íntima aperta co seu pai, e unha das persoas que máis o apoiou na súa carreira deportiva, empezou a reflexionar sobre o que esa chamada significaba. Así comentaba posteriormente aos medios de comunicación "foi todo moi raro, dun minuto a outro, sen facer nada, pasei a ser Campión do Mundo... Ben, ben, realmente non foi sen facer nada porque todo o traballo estaba xa feito nas dezanove carreiras anteriores. Foi un ano durísimo, de moito esforzo e moita tensión, pero un grande ano de boas carreiras e grandes resultados. O esforzo valeu a pena e creo que o merecemos". Prado gañou once grandes premios, saíu 25 veces na cabeza (os seus famosos *holeshots*), fixo a volta rápida en nove ocasións e deixara o Mundial case finiquitado co seu contundente vitoria en Assen. Un ano demoledor do novo prodixio do motocrós nacional.

Jorge quitáballe relevancia á ausencia do seu rival nesta última cita "a verdade é que era practicamente imposible que me puidese alcanzar, el tomou a súa decisión e eu non entro niso. Agora toca gozar dun gran premio moi especial e moi emocionante para min e intentar celebralo cos meus seguidores cun bo resultado". Tralas súas primeiras declaracións como campión, Prado sentábase a comer nunha festiva mesa con todo o seu equipo e se subía na furgoneta disposto a atravesar Italia camiño de Ímola. "Aínda non o asimilei ben, amontóasenme moitas lembranzas de todos estes anos. Esta é recompensa a todo o traballo deste ano e ao enorme esforzo que a miña familia fixo durante estes anos para chegar a vivir este soño", comentaba o piloto.

O motocrós galego ten un antes e un despois á día de hoxe. Cando este mozo de Lugo chegou ao máis alto nesta especialidade do motociclismo deportivo. Parabéns campión!

I Concurso Fotográfico "A Coruña y mi coche"

"A Coruña y mi coche" é unha experiencia pioneira no sector que pretende unir a cidade da Coruña co mundo da automoción. Fotógrafos afeccionados e profesionais poderán expresar coas súas instantáneas a experiencia da condución de calquera coche co sentimento dun tempo e lugar iso si, tendo sempre como contorna a cidade da Coruña ou a súa área metropolitana.

O xurado estará formado por sete profesionais do mundo da fotografía, a automoción e a cultura. Os autores das tres fotografías que mellor expresen a experiencia "A Coruña y mi coche" optarán aos seguintes premios:

- Unha fin de semana Experiencia Porsche, na que se realizará un curso de condución Porsche.
- Unha fin de semana para dúas persoas no pazo Casal de Armán.
- Menú degustación para dúas persoas no restaurante Bido.

Centro Porsche A Coruña editará un catálogo en papel a toda cor coas obras premiadas e unha selección das mellores fotos. As obras formarán parte dunha exposición que percorrerá os distintos concesionarios do Grupo Breogán, xerando un evento especial en cada un deles.

O prazo de presentación está aberto ata o día 30 de novembro de 2018.

Todos os interesados poderán inscribirse e consultar as bases en:

www.grupobreogan.com/concursoporsche

Guía sobre o novo "Etiquetado de combustibles para vehículos de estrada"

■ REDACCIÓN | TEXTO
■ UXÍA QUEIRUGA | FOTOGRAFÍA

A partir do pasado 12 de outubro apareceu un novo conxunto, único e harmonizado de etiquetas de combustible nos 28 membros da Unión Europea, os países do EEE (Islandia, Liechtenstein e Noruega) e tamén en Macedonia, Serbia, Suíza e Turquía, co obxectivo de axudar aos consumidores para seleccionar o combustible máis apropiado para o seu vehículo.

Como identificamos o combustible que queremos botar? A etiqueta utilizada para a gasolina é un círculo (a "E" designa os biocompoñentes específicos presentes na gasolina); mentres que a utilizada para o gasóleo é un cadrado (a "B" denomina os compoñentes específicos de biodiésel presentes no gasóleo, mentres que "XTL" significa diésel sintético). En canto aos vehículos gasosos, a etiqueta representa un rombo.

Como funcionan as novas etiquetas? A etiqueta é unha ferramenta visual para axudar aos consumidores para verificar que seleccionaron correctamente o combustible apropiado para o seu vehículo.

Por que son importantes para os consumidores? As novas etiquetas homoxeneizan a nomenclatura de carburantes en toda a UE e por tanto melloran a información que recibe o consumidor dos vehículos, tanto do que teñen en propiedade como de calquera outro que conduzan dentro da UE, sen necesidade de entender o idioma.

Onde veremos estas etiquetas? As etiquetas deben estar colocadas nos novos vehículos matriculados dende o 12 de outubro deste ano, na tapa do depósito e nas especificacións do manual do vehículo. Ademais, dende esa data poderémolas ver nos surtidores de gasolina, gasóleo, hidróxeno (H2), gas natural comprimido, gas natural licuado e gas licuado de petróleo das estacións de servizo de acceso público de todos os países da Unión Europea, de forma clara e visible para os consumidores.

Que pasa cos vehículos matriculados antes do 12 de outubro? Os fabricantes de vehículos non recomendan colocar as etiquetas en vehículos previos a esta data. Os condutores destes vehículos van poder seguir enchendo con total seguridade e en caso de necesitar un maior asesoramento, recoméndase consultar ao seu distribuidor local.

Substitúen ás nomenclaturas comerciais actuais nas gasolineiras? Non, estas etiquetas non substitúen ás denominacións comerciais. Son complementarias ás xa existentes, co único propósito de que os consumidores conten coa maior información posible.

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

Sergio Vega gañou a Volta a Galicia

■ MIGUEL DEL MORTIROLO | TEXTO E FOTO

O ciclista cántabro do Supermercados Froiz, Sergio Vega, logrou facer o dobrete nas Voltas Galegas o gañar a Volta á Coruña, en xuño, e a Volta a Galicia o pasado mes de setembro, isto xa o lograra o seu compañeiro de equipo, Martín Lestido, o ano pasado.

A Volta a Galicia constaba de catro etapas, a primeira disputouse en Verín, era unha crontrarreloxo por equipos, o mellor equipo foi o Supermercados Froiz sacoulle doce segundos o segundo clasificado, o equipo Lizarte. En boa parte, grazas a renda conseguida nesta etapa, o Supermercados Froiz non tivo moitos problemas para conservar o liderado ata o último día.

A segunda etapa tiña a saída e chegada en Sanxenxo. Era a etapa máis dura coa subida a Escusa, pero a vitoria disputárona preto de vinte ciclistas ao sprint, o máis rápido foi o cántabro Antonio "Chava" Angulo do equipo Rías Baixas.

A terceira etapa tiña Boiro como saída e chegada. Esta etapa presentaba varios pendentes na parte final da etapa, pero non foron suficientes para que algún escapado lograra vencer ao pelotón e disputouse un sprint masivo. A vitoria logrouna Fran García Rus, do equipo GSport Wolfbike, non sen polémica debido a que Antonio Angulo reclamou que García Rus o cerrou no sprint.

A última etapa disputouse en Monforte de Lemos. Era unha etapa sen grandes dificultades montañosas pero Raúl García De Mateos e Antonio Angulo intentaron sorprender o líder dende lonxe, lanzando un ataque conxunto a máis de cen quilómetros da meta. Os dous ciclistas, durante varios quilómetros, lograron sacarlle dous minutos ao pelotón, pero coa colaboración de varios equipos nos últimos quilómetros conseguiron atrapalos. Ao final a vitoria disputárona un grupo de corenta unidades. O gañador foi Francesc Zurita, do Club Ciclista Rías Baixas.

A clasificación xeral quedou comandada por tres ciclistas do Supermercados Froiz: Sergio Vega, Martín Lestido e Iván Martínez. O líder da montaña foi Samuel Blanco, do equipo Cortizo-Anova, Jorge Montenegro tamén do Cortizo-Anova foi o líder das metas volantes e Iñigo Elosegui, do equipo Lizarte, gañou a clasificación o mellor Sub23 da Volta.

Concept Neo Sports Café

Trátase dunha concept creada no centro de deseño I+D de Honda en Roma. A proposta de estilo é moderna e minimalista, con inspiración nunha mestura de *naked* deportiva e *café-racer* para crear un novo e exclusivo estilo de máquina.

O novo concepto resalta o aspecto sport do estilo 'Neo Sports Cafe', cunha parte traseira ultracurta e dobre silencioso superposto verticalmente. O faro e piloto traseiro futuristas, detalles mecanizados e novos tratamentos de superficies engaden rechamantes elementos modernistas ao atractivo esencial dunha *naked* pura.

Nova Suzuki Katana

Suzuki continúa forxando unha nova lenda motociclista coa nova Katana. A súa estética deportiva e o seu estilo retro e refinado representa o compromiso da marca coa artesanía detallista. Dela destaca o seu frontal, de carácter agresivo e coa incorporación dun novo faro Led. Ademais, presenta un gardalamas traseiro satélite único na gama Suzuki que se estende dende o basculante, un motor en liña de alto rendemento de 999 cc refrixerado por líquido; herdado da GSX-R1000 e sintonizado a medida para a rúa, calibradores de freo dianteiro Brembo de 4 pistóns de montaxe radial, un sistema de arrinque doado, pneumáticos Dunlop sen cámara e con deseño personalizado e instrumentación informativa full- LCD.

Novas R 1250 GS e R 1250 RT

Co novo motor boxer, as novas BMW R 1250 GS e R 1250 RT non só alcanzan un novo nivel de potencia e par, senón que tamén optimizan de maneira significativa o refinamento e a suavidade de marcha, especialmente a réximes baixos. O novo motor ofrece mellores niveis de emisións e consumo de combustible, así como un son especialmente distintivo. É a primeira vez que se usa a tecnoloxía ShiftCam na produción en serie de motores BMW, o que permite un control variable das válvulas e da carreira destas na admisión. Os eixes das levas de admisión están deseñados para a apertura asíncrona de ambas válvulas de admisión, o que dá lugar a unha mellor mestura de entrada e a unha combustión máis eficaz. O accionamento da árbore de levas agora faise mediante unha cadea dentada (antes unha de rodete). O motor incorpora un mellor sistema de subministración de aceite, válvulas de inxección de dobre chorro e un novo sistema de escape.

Dispoñen de serie de dous modos de condución para poder adaptarse ás preferencias do motorista. O asistente de arrinque en pendente HiSC é de serie en ambos modelos. O equipamento opcional Chamada de Urxencia Intelixente, pode pedirse para ambos modelos, fai que a asistencia chegue ao lugar do accidente o máis rápido posible.

Audi SQ2

Audi presentou o SQ2 no Salón do Automóbil de París 2018. O novo modelo tope de gama na familia Q2 desmárcase dentro do segmento dos SUV compactos. Cunha potencia de 300 cabalos, acelera de 0 a 100 km/h en 4,8" e alcanza unha velocidade máxima de 250 km/h.

A tracción quattro e a suspensión deportiva S encárganse de transmitir de forma suave todo o seu potencial ao asfalto. O Audi SQ2 tamén está á cabeza fronte á competencia no referido a sistemas de, infoentretemento e asistencia ao condutor.

A suspensión deportiva S deste modelo encaixa á perfección co dinamismo do sistema de propulsión. Cun axuste máis deportivo que na configuración de serie, reduce a altura da carrozaría en 20 mm. A dirección progresiva de serie ten tamén un tarado específico, e está especialmente adaptada para que a forza necesaria para mover o volante cambie a medida que se viran as rodas. Canto maior é o ángulo da dirección, máis directa é a relación, o que mellora a axilidade ao manobrar, tanto en tráfico urbano como en curvas pechadas.

Cupra Ateca

O Cupra Ateca xa ten prezo: 44.900 euros. Este exclusivo modelo abre unha nova era entre os SUV deportivos, trátase dun todocamiño compacto cun amplo habitáculo e maleteiro (485 litros), que ofrece de serie un gran paquete tecnolóxico en canto a equipamento, situándose así á altura de vehículos de categoría *premium*.

Este SUV ten un motor 2.0 TSI de catro cilindros que desenvolve 300 cabalos, entre 5.300 e 6.500 rpm, e ofrece un par motor de 400 Nm entre 2.000 e 5.200 rpm. Este propulsor está asociado a unha caixa automática de dobre embrague DSG de 7 relacións, que se modificou especificamente para o modelo que nos ocupa, co obxectivo de conxugar un excelente rendemento cuns baixos niveis de consumo e emisións, que ademais se combina perfectamente coa tracción total 4Drive de tipo Haldex.

Incorpora de serie, entre outros, o sistema de Dirección Progresiva, o selector Drive Profile (con 6 modos de condución diferentes), e o Control Dinámico de Chasis (DCC), que adapta o axuste dos amortecedores en tres niveis de firmeza: Normal, Sport e Cupra.

BREVES

Toyota España decidiu eliminar as fundas de plástico utilizadas nos talleres da compañía e substituílas por unhas fundas de tea reutilizables. Esta medida eliminará a produción de máis de 50.000kg de residuos plásticos.

O novo deportivo eléctrico de Jaguar, o I-Pace, emitirá un son cando circule a menos de 20 km/h para alertar aos peóns con problemas de visión da súa presenza.

Porsche desvelou o novo 935 durante a "Rennsport Reunion", un prestixioso evento que reúne vehículos históricos de competición en California. Este deportivo de 700cv, cunha carrozaría baseada na do lendario 935/78, producirase nunha serie limitada a 77 unidades.

As consecuencias de bloquear o avance dos vehículos de urxencias e atrasar a súa chegada ao lugar do accidente poden ser fatais. Os expertos cren que as taxas de supervivencia das vítimas de accidentes de tráfico poden mellorar ata un 40% se reciben tratamento só catro minutos antes.

O fabricante alemán Bosch abandonou a investigación de celas electroquímicas hai uns meses alegando que serían necesarios 20.000 millóns de euros para competir cos produtores asiáticos.

A Fundación Michelin e Mapfre renovaron o seu convenio de colaboración para manter o desenvolvemento do blog Circula Seguro, tanto en España como en Portugal (www.circulaseguro.com e www.circulaseguro.pt).

Ford imaxina un futuro sen semáforos

Ford está explorando como o *coreograma* dos coches conectados nos cruzamentos podería algún día permitir aos condutores e pasaxeiros gozar dun tráfico fluído e evitar o estrés da condución parada-saída.

Inspirándose en como os peóns axustan a súa velocidade para evitar que se atravesen no seu camiño, a empresa xa está probando unha tecnoloxía que podería aconsellar aos condutores que reduzan a velocidade ou aceleren para evitar unha colisión con vehículos que se aproximan dende outras direccións.

A tecnoloxía de Ford (IPM) utiliza comunicacións de vehículo a vehículo (V2V) para coordinarse con outros vehículos nas inmediacións e suxire as velocidades óptimas que permitirán que os vehículos pasen uns xunto a outros de forma segura nas intersecções sen deterse.

Os primeiros T-Cross xa se fabrican en Navarra

Volkswagen Navarra comezou a fabricación dos primeiros coches da serie 0 do novo T-Cross. A súa produción en serie está prevista que comece a mediados do vindeiro mes de decembro. O segundo modelo da fábrica navarra será o todocamiño máis pequeno da marca alemá.

A serie 0 constitúe a última fase das preseries e sitúase xusto antes do comezo da fabricación en serie do coche. O estado que presenta o vehículo nunha serie 0 é practicamente igual ao que terá na produción en serie, e diferéncia-se do resto das fases das preseries en que está fabricado coas ferramentas, os útiles e as instalacións definitivas.

Citroën C3 JCC+

Citroën continúa o seu encontro creativo con Jean-Charles de Castelbajac, presentando en exclusiva no Salón de París a edición limitada C3 JCC+, na que o creador francés converte ao *best-seller* da marca, con máis de 400.000 unidades vendidas, no seu novo espazo de expresión. Este C3 en modo *fashion car* leva un elegante vestido negro sutilmente animado polas cores do creador: o vermello, o azul e o amarelo. Ademais, esta edición limitada, con só 99 unidades, reivindica tamén a súa modernidade a través da súa tecnoloxía.

Moderna tamén pola súa forma de distribución, ao ser vendida, en Francia, no *site* citroen.fr, a edición limitada C3 JCC+ presentouse no *stand* A Maison Citroën no espazo dedicado ao creador Jean-Charles de Castelbajac.

Infiniti Project Black S

Continuando coa estratexia de electrificación da súa carteira de produtos prevista a partir do ano 2021, Infiniti revelou en París a evolución do seu prototipo Project Black S, un modelo que explora como a tecnoloxía motriz híbrida inspirada na Fórmula Un podería aplicarse nun automóbil de produción.

Baseado no cupé deportivo Q60 e desenvolvido en colaboración co equipo Renault Sport Fórmula One Team, o Project Black S fusiona unha tecnoloxía híbrida de alto rendemento co galardoado VR30 V6 biturbo de 3.0 litros de Infiniti. O seu exclusivo sistema de recuperación de enerxía (ERS) contribúe a unha maior potencia e par que o motor no que se basea. O propulsor híbrido do Black S xera 420 kW, equivalentes a 563cv, mentres que o motor VR30 convencional rende 298 kw (405cv). A relación potencia-peso estímase en 235 W/kg, logrando unha aceleración de 0 a 100 km/h por debaixo dos 4 segundos.

A transmisión de potencia do Black S emprega tres unidades MGU. Por unha banda, a unidade de MGU-K aproveita a enerxía cinética durante a freada. E, excepcionalmente, os turbocompresores eléctricos do motor están equipados cunha unidade de MGU-H cada un para recoller a enerxía térmica dos gases de escape. Isto permite que o propulsor xere enerxía eléctrica tanto na freada coma na aceleración.

Jeep Renegade híbrido enchufable

A planta de Melfi do grupo FCA en Italia está comezando os preparativos para producir o vehículo eléctrico híbrido enchufable Jeep Renegade, do que se programou o seu lanzamento ao mercado a principios de 2020.

O Renegade híbrido enchufable é o seguinte paso no despregue da electrificación de FCA, tralos lanzamentos do Pacifica minivan híbrido enchufable e da tecnoloxía e-Torque semihíbrida lanzada no furgón Ram 1500 a principios deste ano. Para 2022, este grupo ofrecerá un total de doce sistemas de propulsión eléctrica (coche eléctrico de batería, híbrido enchufable, totalmente híbrido e semihíbrido) en arquitecturas globais. Trinta modelos diferentes se equiparán cun ou máis destes sistemas.

otero caritón

Jaime y Ramón Otero Caritón, S.L.

www.oterocariton.com

teléfono: 981958340

Edición limitada do Ghibli Ribelle

A importancia do Ghibli dentro da gama de Maserati adquire un novo impulso coa nova edición limitada que a marca do Tridente lanzará a partir deste mes. O novo Maserati " Ghibli Ribelle" chegará aos mercados da zona EMEA nunha serie limitada de 200 unidades, que ofrecerá aos seus futuros propietarios un exclusivo deseño exterior e uns acabados interiores da máxima elegancia. Esta nova edición limitada do Ghibli estará dispoñible para as tres versións do sedán deportivo da Casa do Tridente. É dicir, o turbodiésel V6 cunha potencia de 275cv e coas dúas opcións gasolina, de 340 e 430cv, que ofrece o impoñente motor V6 Twin-Turbo de 3.0 litros deseñado por Maserati Powertrain e producido por Ferrari.

A primeira ollada, a sempre elegante silueta do Ghibli toma unha nova dimensión grazas ao ton "Nero Ribelle" da súa carrozaría. Unha sofisticada tonalidade a xogo coas exclusivas lamias de aliaxe Proteo de 19", en negro brillante con detalles en vermello para conseguir un espectacular contraste. As pinzas de freo tamén son de cor vermella. O interior do "Ghibli Ribelle" segue a mesma liña do exterior e ofrece unha tonalidade bicor, negra/vermella, por todo o taboleiro de instrumentos. Igualmente, os paneis das portas e os apoiabrazos van en negro e vermello, xunto co volante deportivo con levas, de coiro negro con pespuntes vermellos nas costuras. Os asentos deportivos (12 posicións) son de coiro Premium, tamén cunha configuración de dous tons en negro e vermello con costuras en contraste, dispoñibles exclusivamente para esta edición limitada. Xa está á venda no noso país a partir de 92.200 euros.

Nova imaxe para o Hyundai i40

Hyundai actualizou o seu i40 con melloras no seu deseño, novas funcións de seguridade e motores. O seu aspecto renovado apunta a manter o atractivo do i40 para os clientes europeos. O i40 ofrécese en dúas carrozarías: sedán e familiar. Este modelo caracterízase polo seu cómodo espazo tanto para os pasaxeiros como para a súa equipaxe. O perfil fluído e dinámico vese reforzado coa aparencia forte do novo frontal, coa nova grella en fervenza, identidade de Hyundai. As novas lamias de aliaxe de 18" complementan o elegante perfil, creando unha opción máis ampla para os clientes, ademais das lamias de aliaxe de 16.

O i40 agora está dispoñible co motor diésel Smartstream de 1.6 litros recentemente desenvolvido con dúas opcións de potencia. A versión estándar do motor ofrece 115 cabalos cunha transmisión manual de 6 velocidades. A versión de alto rendemento do diésel Smartstream de 1.6 litros alcanza unha potencia de 136cv e se combina coa eficiente transmisión de dobre embrague de 7 velocidades. A tecnoloxía do Smartstream aumenta o rendemento e reduce o consumo de combustible.

Por outra banda, o i40 está dispoñible co motor de gasolina de 1.6 litros. O GDI de 1.6 litros cunha transmisión manual de seis velocidades xera 135cv. Toda a liña de motores do i40 cumpre cos novos estándares de emisións Euro 6d Temp.

Smart forease

Smart celebrou o seu vixésimo aniversario no Salón do Automóbil de París cun prototipo que encarna e interpreta a diversión ao volante de forma absolutamente innovadora. O smart forease fai gala dun carácter extrovertido e propón unha solución sinxela para a mobilidade urbana. O seu condutor toma asento ao descuberto no medio do vórtice do tráfico urbano, percorrendo a cidade cunha circulación libre de emisións locais grazas ao seu sistema de propulsión eléctrico. O smart forease baséase no modelo de serie smart EQ fortwo cabrio, polo que é apto para a condución. Foi concibido como homenaxe aos dous prototipos anteriores «crossblade» (2001) e «forspeed» (2011).

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

Porsche producirá o novo 911 Speedster

O prototipo presentado durante o 70 aniversario do fabricante de vehículos deportivos producirase como edición limitada. Porsche decidiu comezar a fabricar o 911 Speedster no primeiro semestre de 2019. Fabricarán 1.948 unidades do bipraza aberto. Esta figura é unha homenaxe ao 356 "No 1" (1948). No Salón de París, Porsche presentou o segundo Speedster *concept* deste ano. A súa cor vermella vincúlao co 911 Speedster da serie G (1988). As novas lamias de radios cruzados de 21" e o interior de coiro negro lle dan un aspecto elegante e deportivo.

O 911 Speedster Concept, orixinalmente presentado o 8 de xuño, en Zuffenhausen como a versión "Heritage", vai entrar en produción en 2019.

O futuro 911 Speedster, baseado no rango 991, será o primeiro vehículo en ofrecer o novo Paquete Heritage Design. Esta exclusiva liña de accesorios exclusivos da marca permite un grao de personalización aínda maior para o 911.

Xunto coa sorprendente cor, as lamias de 21" con fixación de porca central son outro dos puntos destacados visualmente neste novo prototipo. O seu deseño de radios cruzados é similar ao dos Porsche de carreiras, como o 911 RSR e o GT3 R. As luces diúrnas tintadas tamén están inspiradas no mundo das carreiras. A xogo coa pintura da carrozaría, manteñen a cor vermella. Os dous espellos exteriores "Talbot", así como a tapa do depósito de combustible (no centro do capó), están pintados en cromo negro e platino. En contraste coa versión Heritage mostrada anteriormente, no seu interior está parcialmente usado o coiro negro perforado con toques en vermello.

Todos os compoñentes da carrozaría, ao igual ca tecnoloxía utilizada, son idénticos en ambos 911 Speedster Concept. Isto tamén inclúe o marco de parabrisas acurtado, cos seus paneis inferiores e ventás laterais máis pequenas, así como unha capota traseira de fibra de carbono coa dobre bóveda detrás dos asentos. Ambos coches dispoñen dunha lona protectora lixeira fixada con botóns tipo Tenax, en lugar dunha capota branda abatible.

A carrozaría do prototipo está baseada no 911 Carrera 4 Cabriolet. Os parachoques, ao igual cos capós dianteiro e traseiro están feitos dun lixeiro *composite* de fibra de carbono, mentres que o chasis tomouse do 911 GT3. Ademais, o departamento de desenvolvemento de vehículos GT proporcionou o sistema de escape cos seus tubos de titanio e o grupo propulsor, incluíndo a caixa de cambios manual de 6 velocidades. O Speedster Cocept está propulsado por un motor *bóxer* atmosférico de 6 cilindros, que ten máis de 500 cabalos e é capaz de xirar por riba das 9.000 revolucións por minuto.

Novo Kia Ceed GT Line

O novo Ceed GT Line estará dispoñible en cada carrozaría do novo Ceed, incluídos o modelo 5 portas e o Sportswagon. A carrozaría familiar deportiva ("shooting brake") do ProCeed venderase de serie coa especificación GT Line. Inspirados nas potentes versións Ceed GT e ProCeed GT de Kia, as tres versións GT Line ofrecen un alto grao de versatilidade e motores turboalimentados, coroados cunha nova e deportiva imaxe exterior e interior.

As versións GT Line estarán dispoñibles coa mesma gama de motores turboalimentados do Ceed estándar. Incluíndo o tres cilindros de Kia T- GDi de 1,0 l, que produce 120cv. Tamén está dispoñible o novo motor "Kappa" T- GDi 1.4, cunha potencia e un par de 140cv e 242 Nm. A versión diésel ten o novo motor "Smartstream" CRDi de 1.6 l, con dúas variantes de potencia máxima: 115 ou 136cv, tanto no Ceed como no Ceed Sportswagon.

No ProCeed GT Line só está dispoñible o máis potente dos dous. Cada motor está emparellado a unha caixa manual de seis velocidades.

No TGDi 1.4 e o CRDi 1.6 existe a opción da caixa de sete velocidades con dobre embrague de Kia.

Estará á venda en Europa no primeiro trimestre de 2019, coa garantía exclusiva de Kia de 7 anos ou 150.000 km de serie.

Seat Arona TGI

Seat presentou o primeiro SUV urbano híbrido de Gas Natural Comprimido (GNC) e gasolina do mundo co lanzamento do Arona TGI no Salón do Automóbil de París. O Arona TGI é o cuarto vehículo da gama Seat en beneficiarse dun combustible máis limpo e económico, seguindo o ronsel do León, o Ibiza e o Mii, e reafirma a intención da marca de fomentar o uso do GNC para contribuír a reducir as emisións de CO2 e de óxido de nitróxeno. O novo Arona conta cun motor TGI de 1.0 litros con tres cilindros e 12 válvulas, capaz de ofrecer 90cv entre as 4.500 e as 5.800 rpm, e un par máximo de 160 Nm entre as 1.900 e as 3.500 rpm. Este propulsor equipa de serie unha caixa manual de seis velocidades para incrementar a súa eficiencia e facilitar a condución. Cunha velocidade máxima de 172 km/ h e un tempo de aceleración de 0 a 100 km/ h de 12,8", os condutores saberán valorar as impresionantes calidades ecolóxicas do Arona TGI, acompañadas dunhas boas prestacións.

Novo Hyundai Tucson

O Tucson renóvase por completo tanto en deseño como en conectividade, seguridade e comportamento. Cun amplo paquete tecnolóxico. No frontal destacan unha nova grella hexagonal en fervenza e uns grupos ópticos de novo cuño que agora incorporan tecnoloxía full LED. O paragolpes dianteiro foi lixeiramente elevado e as lamias foron renovadas. Na zona posterior, atópase unha nova luz de freo traseira, un paragolpes redeseñado e unha saída de escape mellorada.

A oferta de motores está composta por 2 diésel e 2 de gasolina, todos eles optimizados para reducir o peso, así como o consumo e as emisións de CO2. No apartado diésel, o anterior bloque 1.7 deixa o seu lugar ao 1.6 Smartstream, dispoñible con dous niveis de potencia: 115 e 136cv. En ambos casos a tracción é dianteira. A variante de acceso á gama asóciase cunha caixa manual de 6 velocidades, mentres que a superior pode equipar unha transmisión automática de dobre embrague e 7 marchas. Sen saír do apartado diésel, como tope de gama sitúase un 2.0 l cunha potencia de 185cv. Este propulsor pódese asociar tanto a unha nova caixa automática de 8 velocidades como ao sistema de tracción total HTRAC, que utiliza un diferencial bloqueable que distribúe o par ao 50% entre os eixes. Destacar a incorporación dun sistema Mild Hybrid que, mediante a utilización dun motor eléctrico de 48V, é capaz de proporcionar ata 12 kW de potencia adicional. Funciona en combinación cunha batería de litio de 0,44 kWh de capacidade e permite reducir o consumo ata un 7%. O catálogo de motores de gasolina está composto por un 1.6 GDI de 132cv (cambio manual de 6 velocidades) e por un 1.6 T- GDI de 177cv (pode elixirse con cambio manual de 6 velocidades ou automático de dobre embrague e 7 relacións). Este último bloque tamén pode equipar a tracción total HTRAC.

NZI Flat Track

O novo Flat Track, en combinación con motos de rodas mixtas, convida a abandonar as estradas e adentrarse en camiños para gozar da aventura. Entre as características técnicas, destaca: a carcasa fabricada en resina termoplástica Nugema® e dispoñible en 2 tamaños. Viseira desmontable. Interior recheo multi-densidade recuberto de tecido transpirable. Entradas de aire frontal e superior e saídas de aire traseiras, para unha perfecta ventilación. Peche de seguridade micrométrico, moi doado de usar e bolsa que facilita o seu transporte. Peso aproximado 1.250 gr. Prezo: 195 €.

galicia calidade

qué é lecer* ?

Es **#ocio**, it is **#leisure**, il est **#loisirs**,
é **#lazer**, es ist **#freizeit** ...

Dise case igual en todo o mundo,
pero é unha forma de gozar moi de Galicia.

SON SERVIZOS TURÍSTICOS
RESTAURANTES, HOTEIS E CASAS RURAIS
CERTIFICADOS

WWW.GALICIACALIDADE.GAL
WWW.GALICIACALIDADELECER.COM

XUNTA DE GALICIA
xunta.gal

galicia
o bo camiño

Clúster Turismo de Galicia

Lexus introdúcese na náutica *premium* co iate LY 650

■ XABIER VILARIÑO | Texto ■ LEXUS PRESS | Fotos

O LY 650 é a primeira expresión marítima levada á fase de produción da linguaxe de deseño de Lexus, L-finesse. O fabricante de coches *premium* continúa explorando máis aló do sector da automoción, tras aventurarse en áreas como a cociña, o cinema, o deseño e outras experiencias exclusivas relacionadas co estilo de vida *premium*. Este proxecto marítimo é unha nova demostración, na súa xa longa historia, de que Lexus segue explorando novas fronteiras, tanto dentro como fóra da industria automotriz.

A produción do LY 650 comeza no punto en que quedou o sorprendente Sport Yacht Concept (concepto de iate deportivo) de Lexus.

Artesanía e tecnoloxía xuntas

Animado polo grande interese que espertou o Sport Yacht Concept, o vicepresidente executivo, Shigeki Tomoyama, impulsou o desenvolvemento deste vehículo marítimo motivado polo seu desexo de "presentar unha visión de ilusión do estilo de vida de luxo, na que o Sport Yacht Concept leva o potencial de mobilidade da nosa compañía ata o océano". Para facer realidade esta visión de ilusión, escolleuse ao Marquis-Larson Boat Group para construír, comercializar e prestar servizo ao seguinte iate de Lexus, decisión baseada fundamentalmente na súa ampla experiencia na construción de embarcacións a medida e a súa probada capacidade, o que quedou demostrado co seu traballo, dando vida ao Sport Yacht Concept.

Con sede en Pulaski, WI, Marquis- Larson é o socio ideal para levar a bo termo o segundo capítulo do deseño do iate Lexus, coa súa combinación de inspirado deseño, manufactura artesanal e moderna tecnoloxía. Como complemento ao famoso legado dos artesáns Takumi de Lexus, sumamente hábiles nas súas tarefas; a estrutura artesanal de Marquis queda claramente ratificada polos seus mestres construtores de barcos, moitos dos cales levan trinta anos na empresa.

Características

No LY 650 conserváronse varias das características máis atractivas do concepto dos 12 metros (42 pés) de eslora. Cunha eslora total de 20 metros (65 pés) e unha manga de 5,80 metros (19 pés), este barco posúe un estilo distinguido na súa poderosa e pronunciada proa, nas liñas curvas da súa cuberta e nas acentuadas aletas da súa popa. Na vista de perfil, o elegante ascenso e caída da distintiva liña do teito do iate desemboca nas anchas e elevadas aletas da parte traseira. Agárdase que o primeiro LY 650 estea terminado no segundo semestre de 2019 e a súa presentación mundial levarase a cabo a finais dese ano.

ESPECIFICACIÓNS	(valores previstos)
ESLORA TOTAL	19,96 metros
MANGA	5,72 metros
MOTORES	IPS 1350
CAPACIDADE DE COMBUSTIBLE	3.785 litros
CAPACIDADE DE AUGA	852 litros
CAPACIDADE DA ADEGA	643 litros
CAMAROTES	3
BAÑOS	3
PRAZAS	6

Axenda Sprint

TerreMoto

¡TENEMOS EL BOCADILLO QUE TE GUSTA!

Bocadillos
Sandwich
Hamburguesas
y Pollos Asados

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

Gran variedad en Desayunos
y Platos Combinados

Montero Ríos, 39
Santiago de Compostela
✆ 981 593 636

PROBA

Novo Volvo XC40 T5

Teno todo!

■ LUÍS RIVERO DE AGUILAR | TEXTO
■ MARIELI FDEZ. ZANCA | FOTOGRAFÍA

Falar da marca sueca no noso país é ter a imaxe duns vehículos duros, moi seguros e pouco preocupados pola estética. Naceu en 1927 en Gotemburgo e foi fundada polo enxeñeiro Gustav Larson. En 1999 pasou a mans de Ford e dende hai oito anos pertence a Geely Automobile (China). O certo é que se seguen desenvolvendo totalmente en Suecia, coa calidade e seguridade de sempre e cun deseño actual que triunfa en todo o mundo. E para mostra, un botón: o novo Volvo XC40. Un SUV cómodo e seguro, moderno, cun equipamento básico extraordinario e cun bo comportamento tanto en estrada como *off-road*. Pasen e vexan…

É o irmán pequeno da familia, con certo parecido aos seus irmáns maiores XC60 e XC90. Mide 4,425 metros de longo e 1,863 de ancho e -para centrarnos- compite no segmento onde están o novo BMW X1, o Audi Q3 ou o Mercedes GLA. En moitas cousas gáñalles, como é no equipamento básico, comodidade ou seguridade, pero tamén -hai que dicilo- ten o maleteiro un pouco máis pequeno que o X1 de BMW. Corenta litros menos. É o primeiro coche da marca construído sobre a plataforma modular compacta chamada CMA.

Este novo SUV, vén a completar a gama de coches que, sen dúbida, están de moda no noso país e en Europa. O máis pequeno da familia vén cubrir as necesidades de transporte dunha familia media, serve tanto para o traballo como para o lecer, é moi seguro e ten un consumo razoable. Do prezo non falamos, alá cada un coa súa economía familiar. A táboa está aí para que os nosos lectores se fagan unha idea, tendo en conta que hai infinitas combinacións e prezos, engadindo cores, tapizados, acabados, *packs* diversos, distintas motorizacións, caixas manuais ou automáticas e un longo etcétera de opcións que nos farán máis agradable a condución.

Exterior e interior

O prototipo SMX 125 fixo a sA primeira impresión exterior é a dun coche moderno, con liñas sinxelas, pero rotundas. A grella dianteira chama a atención, é Volvo 100%. No perfil lateral contrastan as dúas cores do teito e a carrozaría. Un aire deportivo non lle falta e esa sencillez é precisamente a que lle dá a beleza e personalidade. O portón traseiro é ancho (pódese abrir pasando o pé por debaixo do paragolpes) e ten os pilotos moi vistosos en forma de L dirixida cara ao exterior.

O acceso é cómodo, xa que é un vehículo alto e ten catro portas que facilitan bastante a entrada. Diante, dous asentos envolventes que suxeitan o corpo á perfección, con distintas reglaxes e espazo suficiente para as pernas. Detrás, irán moi cómodos dous pasaxeiros. Pode entrar un máis na praza do medio, pero non irá ben. Aquí tamén hai espazo suficiente para as pernas, sen o molesto que é tropezar co

A DESTACAR

- Calidade
- Fiabilidade
- Deseño
- Equipamento

respaldo do asento dianteiro. Os pasaxeiros altos non tocarán o teito coa cabeza. Hai espazo suficiente para todos. O maleteiro ten 460 litros de volume, cunha bandexa que oculta un espazo para gardar diversas pertenenzas e que pode utilizarse nun momento determinado para dividir verticalmente o espazo en dous apartados, co cal conseguiremos illar algunhas mercancías para que non roden pola superficie. Nin que dicir ten que, cos asentos traseiros recollidos, o espazo de carga amplíase notablemente.

Ao volante

Unha vez postos ao volante, a visión cara a adiante e os laterais é excelente. Cara atrás a cousa é máis complicada, xa que o control visual en caso de manobra de aparcamento é máis complicada. Pero, grazas ao sistema de axuda ao aparcamento que aparece na pantalla, a cuestión resólvese facilmente.

O salpicadeiro é sinxelo, o que agora se chama minimalista. O control é total, xa que apenas hai botóns nin nada que pulsar ou virar. Grazas á tecnoloxía atopámonos no centro cunha pantalla dixital vertical de 9" mediante a cal controlaremos case todas as funcións do noso SUV: climatizador, emisoras de radio, chamadas telefónicas, modo de condución... etc. Todo controlado a través da pantalla, pero iso si, antes hai que poñerse ao día coas novas tecnoloxías dixitais. Pode que custe un pouco ao principio, pero ao cabo duns días o noso dominio será total.

Hai que dicir que o arrinque faise cun botón que pulsaremos suavemente. Nada de chaves que se nos antollan, neste caso, un pouco anticuadas. Xusto diante do posto de condución temos unha pantalla dixital de 12,3" que fai as funcións de velocímetro, indicador do nivel de carburante e de consumo, contador de revolucións, pantalla de navegador, indicador de temperatura do motor, ordenador de viaxe... A lectura é doada e con aires de instrumentación convencional. O identificador de sinais pódenos aforrar algunha multa.

Unha vez posto en marcha, o noso XC40 T5 de gasolina, con cambio automático de oito velocidades, inicia a súa marcha suavemente alcanzando enseguida a velocidade de cruceiro. O cambio automático funciona sen problemas, pasando dunha función a outra cun lixeiro toque. A suspensión adáptase enseguida ao tipo de condución demandada e os freos podemos dicir que responden axilmente ás nosas ordes, cun tacto do pedal moi progresivo. Nada que obxectar, xa que a condución é suave e agradable. Neste SUV pódense facer centos de quilómetros sen que o noso corpo se resinta o máis mínimo. E iso, a partir de certas idades, agradécese moito.

Hai que subliñar que dispón de múltiples ocos para depositar e gardar os nosos obxectos persoais. Hai sitio na guanteira, nos laterais das portas dianteiras e traseiras, na consola central, detrás dos asentos dianteiros, cun lugar para cargar o noso móbil sen necesidade de cable, no maleteiro (oculto ás miradas alleas), e noutros lugares distribuídos polo vehículo.

Como fabricante de automóbiles preocupado pola seguridade, destaca no novo XC40 o City Safety, que todos os vehículos incorporan de serie. Identifica aos vehículos, peóns, ciclistas e animais de gran tamaño que van diante, avisando ao condutor en caso de colisión inmediata. Se o condutor non reacciona a tempo, o noso SUV freará automaticamente para evitar ou mitigar unha colisión.

Resumindo, diremos que o novo XC40 é un vehículo excepcional, ideal para a cidade pero que tamén cumpre á perfección nos desprazamentos ao campo. Ante todo, seguro. E a un prezo -no modelo básico- bastante asequible. Hai que ter en conta que se pode adquirir un Volvo XC40 Premium Edition por 26.600 €.

Motorizacións

O XC40 pode equiparse con tres motores de gasolina T3, T4 e T5 e dous motores diésel D3 e D4. O T3 de gasolina é un 1.500 centímetros cúbicos de tres cilindros turboalimentado e desenvolve unha potencia de 156 cabalos, cunha velocidade máxima de 200 km/h. Acelera de 0 a 100 km/h en 9,4 segundos e ten un consumo medio (segundo o fabricante) de 6,2 litros por cada 100 quilómetros.

O de 2.000 cc T4, asociado a un cambio automático de oito velocidades, ten

O salpicadeiro é sinxelo, o que agora se chama minimalista

190 cabalos de potencia e un consumo medio de 6,8 litros por cada 100 quilómetros. Xa na versión T5, tamén asociado a un cambio automático de oito velocidades, a potencia alcanza os 250 cabalos. A aceleración neste caso é de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos e o consumo oficial ponse en 7,2 litros aos 100 quilómetros, aínda que na práctica constatamos que é lixeiramente máis elevado do que nos contan.

Os dous motores diésel D3 e D4, que están en pleno retroceso e algúns fabricantes xa non os instalan nos seus coches, son de dous litros, common-rail dobre turbodiésel, e teñen 150 e 190 cabalos de potencia, respectivamente. Están nuns consumos máis contidos, entre 4,8 e 5,1 litros por cada 100 quilómetros e poden ir asociados a unha caixa de cambios manual de seis velocidades ou automática de oito (o D3) e a unha caixa automática Geartronic de oito velocidades (o D4).

O fabricante sueco Volvo quere ir un paso máis lonxe, e acaba de anunciar o lanzamento dun motor híbrido, ideal para circular polas nosas cidades.

Acabados

O novo Volvo XC40 preséntase en catro acabados: Basic, Momentum, Inscription, R-Design. No acabado Basic inclúe -separadamente dos habituais en case todos os coches- advertencia de cambio de carril, aviso de colisión frontal con autofreado, axuda para permanencia de carril, control alerta condutor, control electrónico de estabilidade, detección de peóns e ciclistas, asistencia en freada de urxencia, sistema intelixente de información para o condutor, recoñecemento de sinais, sistema de protección contra impactos laterais, retrovisor interior anticegamento, freo de man electrónico con liberación automática, aire acondicionado, sistema de protección contra impactos cervicais, centro de información electrónico, condución sen chave, control de velocidade constante, limitador de velocidade axustable, sensor de humidade e de chuvia, panel de instrumentos dixital de 12,3 polgadas, iluminación LED, lamias de aliaxe de 17 polgadas, monitorización de presión de pneumáticos e mando multifunción no volante.

No acabado Momentum engádense lamias de aliaxe de 18 polgadas, axuste lumbar eléctrico, axustes modo de condución, control de distancia de aparcamento traseiro, climatizador, sistema de son de alto rendemento, volante de coiro, sistema de calidade do aire, gancho extraíble na guanteira, repousabrazos dianteiro con portavasos e pantalla táctil en cor de 9 polgadas.

Co acabado Inscription engadimos luces antinéboa, pomo da panca de cambios en cristal, tubos de escape integrados dobres, tapizaría parcial de coiro, alfombras téxtiles, pechadura centralizada con mando a distancia en coiro/chave integrada, cubrecárter pintado en prata mate e iluminación interior de alto nivel.

Finalmente, no acabado R-Design atopámonos, a maiores, pedais deportivos, alfombras r-design, chasis sport, raís de teito integrados en negro brillante, coxíns en asentos dianteiros extensibles manualmente, moqueta interior de teito en cor escura, limiar de portón en metal, teito exterior negro brillante, tapizaría nubuk/parcial coiro nappa, asentos *contour* e lamias de aliaxe de 18 polgadas de cinco radios dobres negro mate corte diamante.

O maleteiro ten 460 litros, cos asentos traseiros pregados o espazo de carga amplíase notablemente

O portón traseiro é ancho e se pode abrir pasando o pé por debaixo da defensa

Prezos

O novo Volvo XC40, atópase á venda no concesionario oficial de Santiago de Compostela, **MERENAUTO.** Hai que ter en conta á hora de comprar as distintas promocións que ofrece a marca.

Gasolina

XC40 T3 156cv	31.650 €
XC40 T4 AUT. 190cv	36.900 €
XC40 T4 AWD AUT. 190cv	40.589 €
XC40 T5 AWD AUT. 250cv	47.150

Diésel

XC40 D3 150cv	32.650 €
XC40 D3 AUT. 150cv	34.913 €
XC40 D3 AWD 150cv	35.165 €
XC40 D3 AWD AUT. 150cv	37.428 €
XC40 D4 AWD AUT. 190cv	39.400 €

O modelo cedido por **MERENAUTO,** concesionario oficial Volvo en Santiago e A Coruña, foi o XC40 T5 AWD R-DESIGN 250cv de gasolina.

Un total de 895 persoas faleceron en España nos nove primeiros meses de 2018

A importancia dos sistemas de asistencia á condución

■ REDACCIÓN | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotografía

Un total de 895 persoas faleceron no noso país nos nove primeiros meses deste ano, 12 máis que no mesmo período de 2017, no que se rexistraron 883 falecidos en accidentes de tráfico. Este incremento do 1,4% das vítimas mortais na estrada baséase nas cifras provisionais facilitadas pola DXT, que recollen os falecidos en accidentes de tráfico en vías interurbanas nas 24 horas posteriores ao sinistro.

A Fundación Española para a Seguridade Viaria (FESVIAL) cre que unha das vías máis eficaces para reducir a sinistralidade é a popularización dos sistemas ADAS de asistencia á condución e accións lexislativas que fagan obrigatoria a instalación dalgúns destes sistemas en todos os automóbiles novos, xa que se reducirían en gran medida os accidentes causados por colisións frontais, sobre todo aqueles causados por distraccións.

Hai que lembrar que, na actualidade, os sistemas ADAS son os mellores aliados para paliar moitos dos erros humanos que se atopan detrás da "non atención ou baixo nivel de alerta na condución de vehículos", principal causa de accidentalidade viaria no 2017. Está probado que os sistemas reducen os accidentes e minimizan as súas consecuencias. Os sistemas de mantemento de carril, freada automática de urxencia, detección de peóns, alerta de tráfico cruzado, recoñecemento de sinais de tráfico e control de velocidade de cruceiro activo, son os máis eficaces.

Diversos estudos demostraron que os vehículos con sistemas ADAS reducen, como mínimo, un 45% a posibilidade de verse involucrados en accidentes de tráfico. Segundo estimacións da Dirección Xeral de Tráfico, aplicar sistemas de axuda (ADAS) no noso país evitaría 51.000 accidentes de tráfico, ou mitigaría as súas consecuencias significativamente. A DXT estima que se reducirían o 54% os accidentes por colisión frontal, o 58% os atropelos a peóns e ciclistas, e o 68% os sinistros por saídas de carril involuntarias. En total, os sistemas ADAS terían un efecto positivo directo no 57% dos accidentes.

> "Aplicar sistemas de axuda en España podería evitar 51.000 accidentes ao ano

Tamén hai que prestar atención ao correcto mantemento destes sistemas no parque de vehículos, para que funcionen con precisión e eficacia en toda a vida útil do automóbil. Neste sentido e segundo un estudo realizado por Fesvial e a empresa Carglass®, preto do 60% do público descoñece que a cámara dos sistemas ADAS adoita instalarse no parabrisas. Tras unha substitución, o parabrisas ten que ser recalibrado para que os sistemas ADAS funcionen correctamente.

Establecer calquera mellora na seguridade viaria é algo de vital importancia e este tipo de sistemas pode axudar a reducir tanto a sinistralidade, como a mortalidade e as lesións derivadas das distraccións.

A cámara dos sistemas ADAS adoita instalarse no parabrisas

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:

Talleres Sprint

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

GRILLE AUTOMOCION

Tu taller de servicio rápido y mecánica en Compostela

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

STAR

SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN

Cuidamos de tu vehículo, cuidamos de ti ...

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

VAYPER service

Taller multimarca
Grupo VAYPER

Rúa Sánchez Freire nº 71 (Conxo)
981 941 186

talleres pontevea

- Servizo rápido
- Mecanica
- Diagnose
- Pneumáticos
- Chapa e pintura
- Accesorios

TP

Gran variedade de turismos e comerciais de OCASIÓN. Visítanos

Lugar Igrexa de Reis, 2. Teo www.tallerespontevea.com 981 809 053 - 650 196 956 tallerespontevea@gmail.com

Robert Felger, responsable de Produto e I+D de Schaeffler

"O diésel aínda ten moito que dicir"

■ ANTÓN PEREIRA | TEXTO ■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Neste momento de inseguridades sobre as tecnoloxías que van prevalecer na automoción nos vindeiros anos, entrevistamos a Robert Felger, responsable de Produto e I+D de Schaeffler, sobre o futuro da industria do automóbil. Dende a súa posición, Felger achega luz sobre o futuro dos motores de combustión e das mecánicas diésel (tan desprestixiadas na actualidade), o auxe dos eléctricos e o futuro do mantemento dos coches.

Sprint Motor: *Como describes o taller do futuro?*

Robert Felger: Estamos mostrando unha visión das necesidades do mañá dos talleres, cun dos principais elementos tecnolóxicos do futuro: a realidade aumentada. Esta tecnoloxía vai cambiar o modo no que traballan os profesionais da reparación mecánica e vaise converter nun estándar no soporte aos talleres. Esta visión baséase nas enormes e crecentes necesidades de información que teñen os talleres, que non lles pode chegar a través de cursos, senón con outros métodos máis eficaces. As lentes de realidade aumentada vanlle permitir ao profesional dispoñer da información que necesitan proxectada directamente sobre o compoñente que estean manipulando. Un avance que se vai a traducir en menos tempo, máis eficacia e máis competitividade.

SM.: *Tardará en chegarlles esta tecnoloxía aos profesionais?*

R.F.: Queremos levala aos talleres pronto e a un prezo razoable, pero non podo dar unha data exacta. Iso si, do que non hai dúbida é de que este é o camiño que hai que seguir. No futuro queremos proporcionar ese servizo no portal en liña Repxpert, con 100.000 usuarios rexistrados en todo o mundo, incluídos 70.000 talleres; e dispoñible en 25 idiomas.

Esta tecnoloxía vai supoñer unha gran vantaxe para os talleres multimarca, que van reforzar o seu rol de especialistas en todas as marcas e tecnoloxías. É máis, creo que o taller independente vai afrontar moito mellor todos os cambios que se aveciñan, porque están afeitos a adaptarse aos cambios. Moita xente pensa que os talleres oficiais teñen vantaxe sobre os multimarca, pero eu vexo a cousa bastante igualada.

SM.: *Podemos imaxinar un taller no que os robots reciban, diagnostiquen, reparen e entreguen os automóbiles?*

R.F.: Coido que, salvo excepcións, tanto a condución dos automóbiles como o seu mantemento seguirán necesitando do factor humano polo de agora. Pero o futuro abre moitas incógnitas.

SM.: *Continuarán vixentes os propulsores de combustión?*

R.F.: Cada vez é máis difícil predicir que tecnoloxías se establecerán no mercado. Hai que ter en conta que a política xoga un papel moi importante, ao influír nas decisións de compra con sistemas de incentivos. O mercado de vehículos en China terá unha grande influencia nas tecnoloxías futuras e as capacidades de fabricación. En Europa, a pregunta é se o diésel continuará sendo capaz de ofrecer vantaxes de CO2, ou se será substituído por motores de gasolina, con ou sen hibridación. Estamos empezando a asistir a un período de coexistencia tecnolóxica. Os novos híbridos suaves de 48 volts, por exemplo, van cumprir coas normativas de emisións máis estritas, á vez que manteñen un propulsor de combustión que lles achega maior autonomía.

> "Os diésel están por riba dos gasolina en termos de eficiencia

Nós estimamos que en 2030, un 30 por cento dos motores serán de combustión, un 40 de híbridos e un 30 eléctricos puros.

SM.: *Que opinas da actual polémica cos diésel?*

R.F.: As mecánicas de gasóleo pagaron o prezo dos ciclos de consumo e de probas mal realizadas. Mais coido que, unha vez se realicen os cambios e axustes axeitados, teñen aínda moito que dicir. En termos de eficiencia están tan por riba do resto, que auguro unha volta ao diésel moi pronto, quizais con hibridación de 48 volt., para lograr vehículos máis eficientes e accesibles.

SM.: *En calquera caso haberá máis vehículos eléctricos, os cales son mecanicamente máis simples. Isto levará a unha simplificación do mantemento do coche? Como lles afectará aos profesionais?*

R.F.: Estes cambios non son unha razón para que distribuidores e talleres teman polo seu futuro. En comparación cos sistemas de propulsión tradicionais, actualmente hai poucos vehículos eléctricos ou híbridos nas nosas estradas. O obxectivo do Goberno alemán é ter aproximadamente un millón de vehículos eléctricos na estrada para o ano 2020. Algo que nós vemos pouco realista.

Cremos que o motor de combustión convencional seguirá desempeñando un papel moi importante, aínda que é importante recoñecer as tendencias, pensar en escenarios e axustar os nosos ciclos de desenvolvemento e produción o suficientemente pronto para eles. Dito isto, tamén teño que subliñar que temos que estar ben atentos aos cambios. Por exemplo, en menos de dez anos todos incorporamos en smartphone a nosa vida. Unha transformación rapidísima que pode suceder en moitos ámbitos tecnolóxicos na actualidade. É difícil debullar o futuro do automóbil neste contexto.

Así e todo, os híbridos e eléctricos tamén necesitan mantemento, que se levará a cabo en talleres especializados. A chegada de novas tecnoloxías vaise a traducir nunha maior complexidade

tecnolóxica. Por outra banda, o peso da electrónica e a necesidade de adaptarse á alta voltaxe a nivel de seguridade vai supor un esforzo extra aos talleres. E a nivel mecánico, non podemos esquecer que hai pezas chave, como os rodamentos, que están sometidos a un enorme esforzo e desgaste.

SM.: *JA túa empresa está a desenvolver moitas tecnoloxías que poden transformar a mobilidade en poucos anos. Que importancia teñen empresas globais de compoñentes neste escenario?*

R.F.: A clave da fiabilidade e do bo funcionamento de moitos dos compoñentes pasa porque o provedor sexa quen desenvolva as novas tecnoloxías. De feito, a nosa visión de como aplicar as nosas tecnoloxías lévanos, en ocasións, a desenvolver os nosos propios conceptos de vehículos, como o Schaeffler Mover.

A nosa empresa foi rápida en abordar a inminente transformación as novas tecnoloxías de propulsión. Establecemos unha unidade de negocio independente denominada "mobilidade eléctrica". Neste departamento, inclúense todos os produtos e solucións de sistemas, para vehículos híbridos e eléctricos puros. O Grupo Schaeffler xa é desenvolvedor e fabricante de eixes electrónicos e módulos híbridos para produtores de vehículos eléctricos en todo o mundo. Actualmente traballamos en 25 proxectos diferentes de mobilidade eléctrica de clientes.

SM.: *Que opinas da falsificación de compoñentes do automóbil?*

R.F.: Aforrar un pouco pode ter consecuencias moi graves, nós loitamos activamente contra a falsificación de pezas. Ao profesional dicímoslle que só compre a distribuidores recoñecidos. Seguimos unha "estratexia de tolerancia cero": incluso os casos aparentemente sen importancia se analiza e procesan en calquera lugar do mundo. Outra medida da nosa empresa para protexerse da pirateria de produtos e marcas é a introdución dunha nova etiqueta de seguridade para unha ampla gama dos nosos produtos. Estas medidas de seguridade son parte da iniciativa de fabricantes contra a pirateria de produtos (MAPP) á que nós nos unimos xunto con outros membros importantes da Asociación Europea de Provedores da Industria do Automóbil (CLEPA).

> “Os talleres continuarán necesitando do factor humano

SM.: *A sustentabilidade tamén é unha preocupación crecente na nosa sociedade. Que ofrecedes vós aos talleres para que as súas operacións sexan máis respectuosas co medio natural?*

R.F.: Este tema sempre foi unha preocupación en todos os nosos departamentos. Estamos facendo unha potente campaña para a protección do medio natural. Fomos un dos fundadores de Partslife, o sistema de xestión medioambiental e eliminación de residuos da industria de pezas de reposto. Partslife está composto actualmente por 67 marcas da industria de repostos do automóbil. Unha rede de máis de 40 empresas dispón de todo tipo de produtos desbotados de 8 500 talleres en Alemaña.

SM.: *Que é o concepto mantemento dos automóbiles?*

R.F.: A miúdo non é suficiente substituír só unha peza gastada dun vehículo. A tecnoloxía dos vehículos é cada vez máis complexa e hai que vela como un sistema integral. Por este motivo, os nosos expertos xeralmente recomendan reparar todo o sistema e non só un elemento individual, senón tamén cada peza que traballe directamente con el.

Ao final, o noso obxectivo é que o propietario dun automóbil regrese ao taller, e non por unha queixa, senón porque ten plena confianza. O noso éxito comercial susténtase nas relacións a longo prazo cos clientes baseadas na confianza, e buscamos axudarlles aos talleres a establecer este tipo de relación cos seus clientes. Cremos que esta filosofía comercial dá resultados positivos e satisfactorios para todos os actores implicados nos procesos de reparación e mantemento.

Un tractor autónomo en Sochaux

A colaboración entre PSA e EasyMile enmárcase no proxecto de automatización de parte dos fluxos loxísticos no seo da planta de Sochaux, que produce 2.100 vehículos/día.

TractEasy é un tractor sen condutor cunha capacidade de tracción máxima de 25 toneladas e que pode circular a unha velocidade máxima de 25 km/h nunha contorna compartida con outros vehículos. TractEasy mellora a flexibilidade operativa nas plantas industriais, en aeroportos e en instalacións loxísticas.

En Sochaux, o TractEasy circula a 15 km/h (velocidade máxima autorizada na planta) nun circuíto de ida e volta de 3 km que une a zona industrial de provedores e o taller de montaxe. Tras o éxito das primeiras probas, este outono superarase unha nova etapa: a posta en marcha dun traxecto conectado que permitirá ao TractEasy comunicarse de xeito máis eficaz con infraestruturas como os semáforos, as portas e os pasos a nivel que atope no seu percorrido polo bucle loxístico.

A principios de 2019, a planta prevé a incorporación de dous tractores autónomos que realizarán rotacións de 24h para levar pezas dende a zona de provedores ata a liña de montaxe do Peugeot 3008. Esta planta dispón dunha ampla variedade de situacións de circulación habituais: vías férreas, cruzamentos, semáforos e vías de dirección única.

VII Concentración de vehículos históricos Compostela Monumental-Xornadas de Patrimonio

■ XABIER VILARIÑO | TEXTO ■ UXÍA QUEIRUGA | FOTOS

Un ano máis a praza do Obradoiro converteuse, por unhas horas, nun museo da automoción. Case douscentos vehículos deron a nota de cor ao casco histórico de Compostela. Preto de 40.000 persoas gozaron, nun espléndido día solleiro, dunha xornada de patrimonio que organizaron conxuntamente a asociación de comerciantes Compostela Monumental e o Automóbil Club de Galicia. As principais capitais europeas organizaron esa mesma fin de semana eventos similares para poñer en valor o Patrimonio Histórico Europeo; unha iniciativa da Federación Europea de Vehículos Históricos.

Automóbiles, autobuses e camións de distintas épocas, dende principios do século XX, puideron admirarse na praza do Obradoiro.

Francisco J. Santiago, posando orgulloso co seu impecable Alfa Romeo Spider de 1985.

José L. Vilarelle e **Mar Almazau,** presentáronse cunha vestimenta en harmonía co seu coche, un 2CV Charleston do 81.

O incombustible **"Pichi"** presentouse na Concentración co seu querido Opel de 1934.

Este Seat 600 N (1957) de **Joaquín Antón Piñeiro** foi reformado en 1971 para facer un convertible especial.

Manuel Caeiro e a súa esposa, **Concepción Rey,** viaxaron polo norte da península na súa lúa de mel en 1959 neste histórico Renault 4/4, pertencente a colección de clásicos de **Automóbiles Caeiro.**

Os amigos de Portugal tiveron un amplo "corner" para exhibir os seus flamantes Volkswagen Escaravellos.

Un dos responsables do evento, **Anxo Blanco,** posou cuns dos seus vehículos favoritos, os autobuses de antano.

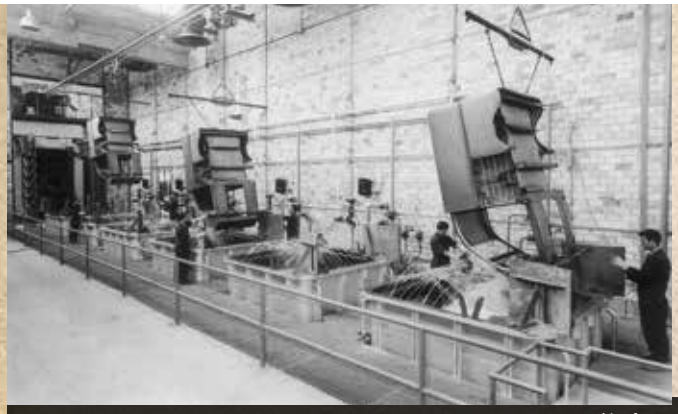
O director de SPRINT MOTOR, **Xurxo Sobrino,** participou neste evento cun Mercedes 190 2.5 (204cv), xentileza de **Talleres Pontevea.**

Enrique González (**EG4 Motor**) posou cos seus fillos, **Martín** e **Pablo,** diante do Ferrari Mondial da colección da **Fundación Jove**

O Dodge Brothers (1928) de **Mino Iglesias** (á esquerda da foto), foi unha das estrelas máis fotografadas. Acompañouno **Luís Cobo,** outro bo afeccionado dos históricos.

Os inicios da automoción industrial en Galicia

60 anos de vehículos "Feito en Galicia" (I)



60 anos separan a estas dúas formas de produción na fábrica viguesa de PSA

Citar a cidade de Vigo e a industria do automóbil, é citar a Citroën, ou máis concretamente o actual grupo PSA. Precisamente o dez de abril de 1958, a cidade olívica e a marca francesa quedaban intimamente unidas coa fabricación da primeira furgoneta Citroën AZU, ensamblada na nave provisional na que a marca gala se instalou á espera da construción da súa fábrica en Balaídos. Poucos dos que participaron neste proxecto hai seis décadas imaxinaban a importancia que ía ir tomando o Centro de Produción, tanto para o grupo PSA como para a economía galega e española.

Coincidindo co 60 aniversario do Centro de Vigo, o proxecto K9 comeza a converterse en realidade. A saga de vehículos comerciais "Feito en Galicia", que conta con representantes tan ilustres como as versións da furgoneta Citroën 2CV, o entrañable AZU, a lendaria C-15 ou os modernos Citroën Berlingo e Peugeot Partner, continúa cunha nova xeración de modelos que marcarán un antes e un despois en materia de polivalencia, eficiencia e prestacións.

A planta de Balaídos pensa a longo prazo con proxectos que anticipan o que será a industria 4.0. Para a próxima década, o Centro de Vigo aposta por integrar plenamente nos seus procesos os novos conceptos de dixitalización e últimas tecnoloxías como a modelización 3D, a simulación de fluxo e de liña de produción, a xestión do Big Data ou a conectividade. A chegada das tabletas aos talleres de montaxe ou o estudo do uso de exoesqueletos para realizar tarefas con maior eficacia e seguridade son só o principio.

Vantaxes estratéxicas

Hai máis de sesenta anos, Vigo fixo valer as súas vantaxes técnicas e xeográficas ante Cádiz e Barcelona para acoller unha nova fábrica de automóbiles dunha coñecida marca francesa. Citroën decantouse pola alternativa galega debido a tres motivos: a existencia da Zona Franca, un factor clave para a idea inicial de exportar furgonetas 2CV a Marrocos; polo acceso a un porto de primeiro nivel que permitía unha conexión rápida con Francia e pola dispoñibilidade dunha man de obra cualificada, debido á forza da industria naval e a dúas institucións educativas prestixiosas: a Escola de Artes e Oficios (1886), e a Escola de Enxeñería Industrial (1901). O dez de abril de 1958 coincidiron a colocación da primeira pedra do que hoxe é o Centro de Produción de PSA na cidade olívica coa produción do primeiro Citroën AZU con rumbo a Marrocos. Todo o demais é historia.

Un pouco de historia

Seis décadas dan para moito, e máis se se ten en conta a rápida expansión e desenvolvemento da fábrica viguesa. Neste tempo, a planta medrou, transformouse, superou distintas crises e adaptouse ás circunstancias da contorna para sobrevivir con éxito. Neste proceso, xurdiron naves, instalacións e estruturas de todo tipo, mentres que as técnicas de produción avanzaron cara a unha maior eficiencia. Unha tendencia que se manifestou durante toda a historia da planta, dende os primeiros pasos cos AZU e 2CV ata a constante introdución de innovacións tecnolóxicas e de métodos industriais que protagonizaron as últimas décadas. Esta planta viviu unha continua transformación, con momentos de forte crecemento, ata na contorna adversa dos 70; e revolucións tecnolóxicas que puxeron a proba a súa capacidade de adaptación que se saldaron con éxitos, como a robotización da década dos 80.

No camiño, o Centro de Produción converteuse nunha das plantas de PSA máis competitivas en Europa, capaz de asumir proxectos ambiciosos, como o dos vehículos comerciais e polivalentes K9, destinados a marcar un antes e un despois en materia de deseño, modularidade, confort, versatilidade e tecnoloxía.

A adxudicación dos modelos K9, veu acompañada de toda unha revolución tecnolóxica, coa incorporación de avances como o almacenamento automático nas liñas de prensas, o control xeométrico de calidade por visión artificial, os robots colaborativos (cobots) ou o sistema Full Kitting con distribución vía AGV (vehículos autoguiados).

Isto é un anticipo das innovacións que se irán incorporando nos vindeiros anos. O Centro de Produción de Vigo está traballando activamente na implantación da "Fábrica 4.0", unha nova revolución industrial que se basea en conceptos como a intelixencia artificial, o "Internet das cousas", a realidade aumentada, o manexo do Big Data e unha comunicación eficaz e en tempo real. O obxectivo é utilizar estas tecnoloxías axeitadamente para converterse nunha "Fábrica Excelente"..

> "Vigo fixo valer as súas vantaxes técnicas e xeográficas ante Cádiz e Barcelona.

A elección de Vigo

En 1956, Citroën era un dos grandes construtores europeos de automóbiles. Contaba cunha sólida imaxe de marca e unha estabilidade financeira. A empresa estaba especializada nunha gama reducida de modelos apoiada por unha avanzada estratexia de márketing para o seu tempo. Tras gañar unha posición sólida no mercado francés, comezaba a marcarse metas máis ambiciosas no exterior. Citroën exportaba os seus produtos dende os anos 20, pero a política fortemente proteccionista dalgúns países, como a España autárquica dos anos 40 e 50, supoñía un obstáculo para a súa expansión internacional.

Con todo, o noso país era un mercado atractivo, cun gran potencial para vehículos comerciais como o Citroën AZU ou turismos de segmentos básicos, como o 2CV. Pero dado o contexto arancelario e normativo para conquistar aos clientes españois había que producir vehículos in situ e, como sucede actualmente en China, buscar socios nacionais que participasen na filial con, polo menos, un 50 % do capital social.

Para elixir a situación dunha nova fábrica, as Zonas Francas eran o lugar perfecto, xa que nelas se reducían drasticamente tanto os custos de transacción derivados da importación e exportación de vehículos e compoñentes como o labirinto burocrático de permisos especiais e autorizacións. Estas vantaxes reducían as candidaturas potenciais a tres cidades: Barcelona, Cádiz e Vigo.

Barcelona descartouse pronto como opción, dado que alí operaba Seat, un forte competidor de capital público. Cádiz ofrecía certos atractivos, como a súa proximidade a Marrocos, pero Vigo contaba con algunhas vantaxes importantes naquel momento. A súa localización xeográfica é ideal para exportar produtos tanto a América como a África, ademais de permitir unha comunicación rápida con Lorient, o porto francés do que debían chegar compoñentes, elementos e útiles de fabricación. Así mesmo, a cidade contaba cunha man de obra cualificada, grazas á importancia da industria naval e á existencia, dende 1886, dunha Escola de Artes e Oficios, ademais dunha Escola de Enxeñería Industrial (1901).

Ao longo de 1957, a empresa tramitou as autorizacións pertinentes para a súa implantación. O 2 de xullo constituíuse a sociedade Citroën Hispania, S.A., con domicilio social na cidade e un capital inicial de 100 millóns de pesetas. Unha serie de reunións co Consorcio da Zona Franca e coas autoridades viguesas desembocaron pronto en acordos. Así e todo, o proxecto da nova factoría requiría unha superficie considerable nunha contorna como a galega, caracterizada polo minifundismo. A Zona Franca de Vigo tivo que adquirir entón máis dun milleiro de leiras, negociando cos seus propietarios, para lograr os 400.000 metros cadrados necesarios nesta primeira etapa.

Os inicios

Para contar a historia da fábrica de Vigo hai que trasladarse á rúa Montero Ríos, moi preto do porto. Foi nestas instalacións provisionais, situadas nunhas antigas naves de Aduanas, onde empezaron a fabricarse as furgonetas AZU con destino a Marrocos, ao ritmo dunha ao día. O dez de abril de 1958, coincidindo coa produción do primeiro vehículo na nave de Montero Ríos, nun solar da Zona Franca colocábase a primeira pedra da futura fábrica de Citroën en Balaídos.

> “O 2CV fabricouse durante 25 anos, o modelo máis lonxevo de Citroën.

En tan só dezasete meses, a produción dos AZU estivo en condicións para trasladarse ás novas instalacións, onde concluíra a construción da Nave A e se estaban a dar os últimos remates á Nave B. O trinta de agosto de 1959, a fábrica botaba a andar na súa localización actual.

As Naves A e B foron as dúas primeiras edificacións do que hoxe é o Centro de Vigo. Se a Nave A centralizou todas as actividades industriais e o taller de pintura, na B instalouse a maquinaria para o mecanizado de pezas, a soldadura de carrozarías e a fabricación de elementos do vehículo. Xuntas, sumaban 35 000 metros cadrados. Coa apertura da Nave C (1962) e a Nave D (1965), a fábrica de Vigo respondía ao aumento da demanda de automóbiles no mercado nacional dobrando a súa superficie construída e ampliando o seu recinto industrial a 600 000 metros cadrados. Naquela época, a planta xa producía un de cada cinco turismos e derivados que se comercializaban no noso país.

A principios dos anos 60, o centro estreouse na fabricación de turismos, concretamente o mítico 2CV. Ademais, tamén empezou a producirse un furgón de gran tamaño, o Citroën H. Esta diversificación pronto deu os seus froitos: en 1963, cun persoal de máis de 500 traballadores superáronse as 19 000 unidades producidas, o que supón que, en só un lustro, pasouse dun ritmo de fabricación de 1 vehículo diario a máis de 52.

Inicialmente, o Goberno impúxolle á fábrica de Vigo un límite de produción de 10 000 vehículos anuais para comercializarse no mercado nacional. O resto, debía saír rumbo á exportación. O aumento da demanda de automóbiles no noso país pronto deixou atrás estas restricións. De feito, as 19 000 unidades producidas en 1963 vendéronse practicamente na súa totalidade no noso país, deixando para o exterior o envío de vehículos desmontados, pezas e útiles.

Con todo, a partir de 1965, a demanda nacional de automóbiles iniciou un período de desaceleración, que coincidiu coa chegada de novos fabricantes ao mercado. Por outra banda, o comprador nacional comezaba a inclinarse cara a vehículos de gamas superiores tamén producidos en España. Estes cambios de tendencia causaron unha etapa de relativo estancamento na planta de Vigo, que comezou a diversificar a súa produción con novos modelos como os Dyane 6 e Méhari. A actividade volvería rexurdir nos anos 70, con vehículos máis adaptados aos novos gustos da clientela, como o innovador GS.

Crise igual a oportunidade

En 1973 os países da OPEP cuadriplicaron o prezo dos crus, unha medida que provocou unha crise económica mundial con consecuencias inmediatas para a industria do automóbil, como a limitación da velocidade máxima nas estradas e o xurdimento do consumo e a aerodinámica como factor clave nas preferencias dos consumidores. No noso país, o paro e a inflación disparáronse no medio dunha forte incerteza política, trala morte de Franco (1975) e o inicio da Transición á Democracia. Mentres a industria automobilística sufría directamente as consecuencias da crise do petróleo, en Vigo (1971) comezouse a fabricar o GS, alcanzando unha produción de 600 unidades ao día. O éxito deste modelo, que incorporaba innovacións tecnolóxicas como a suspensión hidropneumática, estreada no DS "Tiburón", catro freos de disco ou un chasis de aliaxe lixeira, permitiu aumentar a produción (110 000 vehículos en 1975), incrementar o persoal (máis de 6 000 traballadores), automatizar algunhas operacións manuais, mellorar a calidade e reducir o prezo de fabricación dos vehículos. Naquela época, o centro vía saír das súas liñas de montaxe tanto modelos veteranos, como os 2CV e AZU e automóbiles punteiros tecnoloxicamente, como os Peugeot 504 e 505 ou o propio GS.

Os investimentos na planta concretáronse, ademais, coa entrada en funcionamento de dúas novas naves (Pintura e Montaxe). En 1979, Vigo rexistraba unha marca histórica de produción, con 160 000 vehículos fabricados nas súas instalacións. Cunha gama de modelos diversificada, unha produción significativa e unha actividade de exportación en crecemento, a cidade olívica consolidouse como unha gran planta de fabricación de automóbiles a nivel internacional e como a primeira empresa de Galicia, tanto en termos de facturación como de emprego.

A década dos 70 supón, así mesmo, o nacemento, en 1974, do Grupo PSA, o terceiro maior construtor europeo naquela época. Esta fusión traduciuse na adxudicación do 504, primeiro vehículo de Peugeot fabricado en Vigo, co que demostrou a súa capacidade de adaptación. Como colofón a esta década inaugurouse o Centro de Distribución de Vehículos no Porriño, con capacidade para almacenar 4 400 vehículos, e construír a pista de ensaios, ademais de inaugurarse unha planta de fabricación de motores en Ourense.

Rali Rías Altas-Campionato de España de Históricos

Ferreiro impón a súa lei

■ MIGUEL CUMBRAOS | Textos ■ TOMÁS CUMBRAOS DÍAZ | Fotos

A manga galega do nacional de históricos, tanto en velocidade como en regularidade, volveu a caracterizarse polas súas cousas máis habituais. Climatoloxía irregular, con alternancia de chuvia e sol. Percorrido emprazado nas tradicionais especiais de Doroña, Monfero, Irixoa e Aranga, con saída e chegada na maxestuosa praza coruñesa de María Pita. Moitos inscritos, aínda que coches e equipos que tamén compiten noutros ralis "máis modernos" o que non deixa claro o fin da especialidade. E no terreo deportivo, vitoria duns "clásicos", como son Xesús Ferreiro e Javier Anido.

Sen seguir o nacional da modalidade, competindo inicialmente en probas do Europeo e logo en citas soltas, o melidense Xesús Ferreiro non quixo faltar ao Rías Altas, que xa vencera no ano 2017. Asinou cinco scratches e igualou a Daniel Alonso en vitorias, dúas, nesta carreira.

Correu moito e ben, pero non puido co Escort do melidense. O madrileño Antonio Sainz, copilotado por Martínez-Cattaneo, asinou un mellor rexistro aos mandos do seu espectacular Subaru Legacy 4WD Turbo e rematou na segunda praza final.

Outros que marcharon das cronometradas coruñesas como campións de España foron o ourensán Javier López Rúano e a súa navegante Adriana Gómez. Propietarios de dous dos mellores rexistros, remataron cuartos e obtiveron a coroa da categoría 5.

Primeira praza no apartado Youngtimer para o Peugeot 106 kit-Car dos locais Gandoy e Sueiras, efectivos e espectaculares ao longo de todo o rali.

O Rías Altas significou tamén a primeira vez na tempada que un coche de fabricación nacional rematara un rali. Foi a unidade do coruñés "Kaki" De la Riva e o eumés Jesús Martínez, aos mandos dun Seat Marbella GL.

Non tiña que tomar grandes riscos e así foi. O equipo lucense de Castroverde, formado por López Rivas e Miguel Peña, acadou a terceira praza final co seu MKI, proclamándose campións de España da categoría Pre 81.

Moita igualdade no apartado Regularidade Sport, con alternancia de tempos e liderato. A primeira praza final foi a parar a mans do Escort RS 2000 de Gorroño e Oleaga.

Entre os vehículos que competían na división 60 km/h, emoción a tope. Cinco décimas separaron aos dous primeiros, triunfando José Ramón Castillón e Concha Velázquez, dispoñendo dun Volkswagen Corrado.

Clasificación Xeral

Posto	Piloto	Vehículo
1º	XESÚS FERREIRO PÉREZ	FORD ESCORT RS 1800
2º	ANTONIO SAINZ CENAMOR	SUBARU LEGACY 4WD T.
3º	FRANCISCO LÓPEZ RIVAS	FORD ESCORT RS 2000
4º	JUAN RICARDO COSTOYA	FORD SIERRA COSWORTH
5º	MIGUEL OTEGI USASOLA	BMW 325I
6º	MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ	BMW M3
7º	IGNACIO MARTÍNEZ SIESO	FORD ESCORT RS 2000
8º	JOSÉ M. LÓPEZ CASTRILLON	FORD SIERRA COSWORTH
9º	JAVIER SESAR MIGUÉLEZ	OPEL CORSA GSI
10º	PABLO REY VÁZQUEZ	FORD ESCORT RS 2000

7º Rali Ourense Ribeira Sacra-Campionato de Galicia de Ralis

O campión... a un paso...

■ MIGUEL CUMBRAOS | TEXTO E FOTOS

... de renovar o seu título, despois de tres vitorias no presente exercicio e diversos postos de honra. Tras Narón e Santiago, Víctor Senra obtivo o triunfo no asfalto ourensán da Ribeira Sacra, achegándose un pouco máis a un segundo entorchado autonómico. Rali que non defraudou e que se definiu por pequenas diferenzas.

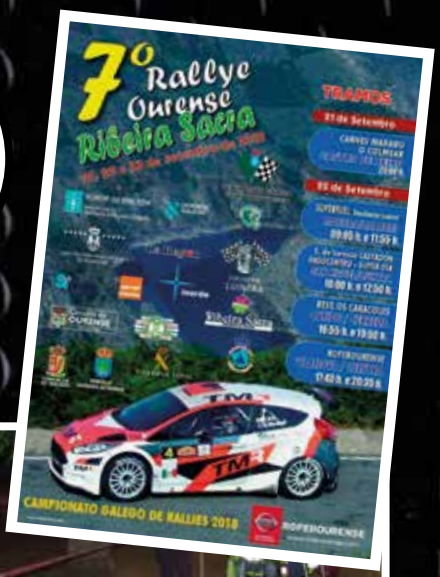
Era o favorito e non deixou escapar a ocasión. Sumando aquí e alá, aínda que fose tan só por once segundos, Senra, copilotado por David Vázquez, levou o Fiesta R5 ao chanzo máis alto do podio de Luintra, dando un paso enorme para ser de novo o vencedor do galego de ralis.

Intentárono todo, como é sempre habitual neles, pero tiveron que contentarse de novo cun posto de honra. Caamaño e Rodríguez quedaron preto do triunfo, pero tiveron que contentarse con ser segundos.

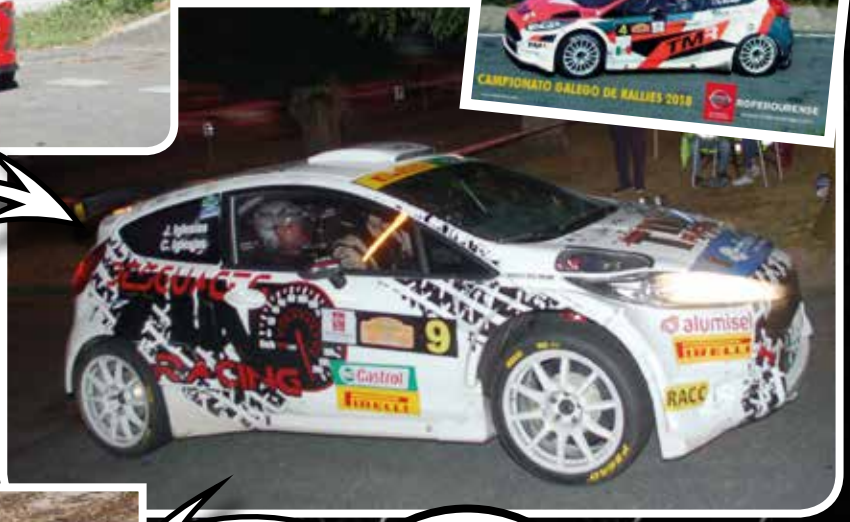
Asinou dous *scratches* nos derradeiros intres da carreira, quedando tan só a dous segundos de Caamaño. Meira e Murado correron moito pero o seu R4 non pode cos R5 dos seus dous rivais, rematando terceiros.

Máis non se lle pode pedir a Javier Martínez Carracedo... cun coche como o "soplillo". Espectáculo e eficacia que levaron ao piloto estradense á cuarta praza final.

Como acontecera no rali de Ourense do CERA, Emilio Vázquez sumou un bo coñecemento do terreo e un afinado ZX Kit-Car para asinar á quinta praza final.



Moi preto do piloto do Citroën remataron os irmáns Iglesias, Tino e Jorge, cada día máis veloces co seu Fiesta N5 co que venceron na opción Pirelli Top-Ten.



O seu principal rival, Daniel Berdomás, abandonou ás primeiras de cambio. Camiño expedito, que non doado, para o naronés Jorge Cagiao, primeiro no Volante FGA.

Estaban fóra das quinielas dos favoritos, pero Estévez e Otero acabaron impoñéndose na opción Recalvi destinada aos pequenos Marbella.

Xa nos tiña acostumados a potentes *performances* nos ralimix da nosa autonomía. Probou en asfalto e puido con todos os seus rivais. Estamos a falar de Daniel Álvarez, vencedor da opción AMF aos mandos do seu coñecido Peugeot 205.

Clasificación Xeral

Posto	Piloto	Vehículo
1º	VÍCTOR SENRA CARREIRA	FORD FIESTA R5
2º	IAGO CAAMAÑO FIGUEIRA	FORD FIESTA R5
3º	ALBERTO MEIRA FERNÁNDEZ	MITSUBISHI LANCER EVO X
4º	JAVIER MARTÍNEZ CARRACEDO	RENAULT 5 GT TURBO
5º	EMILIO J. VÁZQUEZ PEREIRAS	CITROËN ZX KIT CAR
6º	CELESTINO IGLESIAS CORES	FORD FIESTA N5
7º	JORGE PÉREZ OLIVEIRA	CLIO R3 EVO MAXI
8º	ANTONIO FDEZ. VALCARCEL	MITSUBISHI EVO VIII
9º	ALBERTO NIMO SUÁREZ	VOLKSWAGEN POLO N5
10º	DANIEL ALVÁREZ RIVAS	PEUGEOT 205 RALLYE

Ata 82 clasificados

GAMA LEXUS 100% HÍBRIDO

Tecnología híbrida autorrecargable

LEXUS GALICIA-BREOGAN AUTOLUX S.L.

Avda. das Mariñas, 288 - 15172 Perillo - Oleiros (A Coruña) - Tel. 981 160 444
Ctra. de Camposancos, 141. Nave 3 - 36213 Vigo - Tel. 986 203 320
Ctra. de la Coruña, Km. 36/38 - 27003 Lugo - Tel. 982 264 246

www.lexusauto.es/lacoruna

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING