Sprint MOTOR
REVISTA DECANA EN GALEGO 24 1995 - 2019
A ACTUALIDADE DO MOTOR [XULLO 2019] Nº 269 - ANO XXIV www.sprintmotor.com

Zontes T-310
A "Rocky do ano"

Entrevista a Ángel Jove
Presidente da Fundación Jorge Jove

El Nuevo Kia ProCeed es un coche tan atrevido que combina la deportividad y la potencia de un coupé con la versatilidad de un Sportswagon. Su nuevo diseño, desde luego, no te dejará indiferente; aunque será la tecnología que incorpora lo que te hará respetarlo y admirarlo al conducirlo.

Emisiones CO_2 combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 110–155. Emisiones CO_2 combinadas WLTP (g/km): 134–169. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,1–7,4.
*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.: 664 855 403

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

www.compostelaconcesionario.es
COMPOSTELA CONCESIONARIO

#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

SUMARIO

NOVAS 6

+

6 TOYOTA CAMRY
PANDA WAZE
7 BENTLEY EXP 100 GT
AUDI R8 LMS GT2
8 NOVO OPEL CORSA
KIA XCEED
PLAN "TOYOTA SE ADAPTA"
10 CLIO CUP, RALLY E RX
NOVO CLA 35 4MATIC SHOOTING BRAKE
NOVO AUDI Q7
BMW VISION M NEXT
12 O PASSAT ACTUALÍZASE
13 NOVO FORD PUMA
TAYCAN, 100% ELÉCTRICO
NOVO KIA E-SOUL

PROBA ZONTES T-310 » 16

ENTREVISTA ÁNGEL JOVE » 20

RETRO VISOR MASERATI INDY COUPÉ » 24

6,,8,10,12, 12, 13, NOVAS » 6

COMPETICIÓN » 26

ELÉCTRICOS » 30

SECCIÓNS

EDITORIAL	3
DÚAS RODAS	4
GALICIA	5
REPORTAXE	14
ENTREVISTA	20
RETRO VISOR	24
COMPETICIÓN	2

Venta Online

Hijos de C. V. Otero, S. L.

c/ Gómez Ulla
Santiago de Compostela
Tfno.: 981 561 740 • 981 562 001 • Fax: 981 588 070

125 ANIVERSARIO 1887-2012

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, Ana Costoia.

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

O noso Big Datiña

Agora que tanto se fala do famoso "Big Data" e das súas consecuencias a nivel loxístico no mundo da macroeconomía, resulta que nos din que nós temos un "Big Datiña". Claro os galegos sempre temos un carácter diferenciador.

Pois si, nunha xuntanza de informáticos onde acudiu SPRINT MOTOR, despois de contarlles a nosa experiencia dixital, explicáronnos que nós tiñamos un interesante "Big Datiña". Si, de todos os datos que nos achegan os nosos lectores e lectoras a través das súas consultas en liña e das visitas á nosa páxina web extraemos unha serie de conclusións moi interesantes. Sobre todo, a nivel galego.

Dende hai uns cantos meses vimos comentando dende a revista, a través de distintas reportaxes e editoriais que o mundo da automoción estaba dando un xiro de 180 graos. Os nosos argumentos estaban, están, fundamentados nas distintas informacións que iamos recollendo diariamente de distintas fontes (medios de comunicación, departamentos de prensa das marcas de automóbiles e outros). Unha das fontes principais eran os nosos lectores e lectoras, que a través dos seus correos electrónicos nos manifestaban as súas dúbidas sobre o mercado. Seguimos recibindo a diario estas preocupacións. Contabilizamos practicamente unha media diaria duns 12/15 correos preguntándonos que pensamos de distintos temas. Sobre todo, da inestabilidade do mercado, dos futuros impostos aos combustibles fósiles e, como non, sobre a electrificación dos automóbiles. Estes correos electrónicos chegan incluso os sábados, domingos e festivos. Xa non hai horarios nin calendarios, é unha mostra da transformación que vivimos. Lembrar, que cando comezamos a editar SPRINT MOTOR as consultas eran a través do correo postal, co horario correspondente da entrega do carteiro; de luns a venres, sobre as once da mañá e só en días laborais.

Fronte aos nosos argumentos encontrámonos coa postura dalgúns empresarios e xerentes da automoción que se enrocaron en negar todo ou case todo. Escoitamos en distintos foros frases como "isto é conxuntural, xa ten pasado máis veces", ou "a electrificación do automóbil verana os nosos netos, o tema non é viable economicamente"... Agora os datos de vendas de xuño e dos últimos meses prenderon todas as luces vermellas. Cunha conclusión clara, a caída das vendas é unha realidade.

Por unha banda, o usuario está preocupado con que coche mercar. Hai que ter en conta que a compra dun automóbil é o segundo gasto máis importante dunha economía familiar, despois da vivenda. Por iso, o consumidor ten "medo" de adquirir un coche que en pouco tempo estea penalizado polo combustible que utiliza; ou que teña unhas restricións para circular por certos sitios (como os centros das cidades) ou en determinadas datas. Por outra banda, hai que lle engadir que a depreciación, por ser un vehículo que quedará obsoleto rapidamente, pode ser brutal.

Agora comezan a saír propostas de concentración de marcas e os economistas avanzan que veremos nos vindeiros anos diversas operacións entre grupos (absorcións, compras, fusións…). Está claro que a transformación vai ser radical e rápida. A electrificación xa está. A aposta por ela é clara tanto por parte dos fabricantes coma das Administracións. Unha vez máis Tesla acertou e marca o ritmo. Din que o primeiro sempre golpea máis forte.

Nós dende este recuncho da península Ibérica xa o vimos anunciando. Xogabamos cunha vantaxe que descoñeciamos o noso "Big Datiña". Agora os distintos voceiros que sigan especulando… e durmindo nos loureiros.

Raúl García de Mateos triunfou na Volta A Coruña

■ UNHA ENTREVISTA DE MIGUEL DEL MORTIROLO

A Volta A Coruña constou de tres etapas. A primeira etapa tivo a saída e chegada en As Pontes de García Rodríguez, foi unha etapa que tivo uns últimos quilómetros moi esixentes, asemellábanse a unha clásica belga. As rúas das Pontes chegou un quinteto o cal se xogou o triunfo o sprint, onde Raúl García de Mateos (Cortizo) foi o corredor máis rápido.

A segunda etapa, era a etapa raíña, constaba de tres subidas a Paxareiras. A etapa tiña a saída e a chegada en Muros. O equipo Cortizo controlou a etapa e non pasou apuros para defender o liderado de

Raúl García. O vencedor desta etapa foi o corredor do Súper Froiz, Iván Martínez.

A última etapa con saída e chegada en Sigüeiro, foi menos esixente que as anteriores, pero a dificultade eran os últimos cen metros que picaban para arriba. O máis rápido ao sprint foi o portugués Jose Fernandes (Fortunna Maia) e Raúl García logrou o triunfo na Volta sen pasar apuros na derradeira etapa.

A segunda praza do podio foi para Jorge Bueno (Esteve Chozas Team) e a terceira para Mario Vilches (Bicicletas Rodríguez / Extremadura).

As Metas Volantes foron para Jose Fernandes (Fortunna Maia); a camisola da montaña foi para Iván Martínez (Súper Froiz); Samuel Blanco (Vigo – Rías Baixas) foi o mellor galego e Mario Vilches (Bicicletas Rodríguez / Extremadura) foi o mellor Sub23.

Vsion DC Roadster

BMW mostra coa Vsion DC Roadster a súa idea de como resultaría substituír o motor boxer por un propulsor eléctrico, como sinala o director de deseño da marca, Edgar Heinrich "a Vision Bike móstranos como somos capaces de manter a icónica identidade da nosa marca e ao mesmo tempo presentar un novo modo de sentir o pracer de condución".

Os enxeñeiros situaron na posición que ocuparía tradicionalmente o propulsor de combustión unha gran batería orientada lonxitudinalmente e montada en vertical para situar a refrixeración, con radiadores e ventiladores integrados, nos laterais, na corrente de aire; como o pensou Max Friz en 1923 para a súa R32. Pola contra, o motor eléctrico, cilíndrico, está colocado baixo a batería e está conectado directamente ao eixe cardán.

Nova Suzuki Katana

A nova Katana está dispoñible en negro brillante *glaseado* e prata *mistic* metalizado por un prezo de lanzamento de 15.100 €. O novo modelo toma as liñas afiadas e os faros rectangulares do antecesor, pero aportando un aire máis actual.

A nova versión destaca polo seu frontal, de carácter agresivo, e a incorporación dun novo faro. 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 auga herdado da GSX-R1000, freos dianteiros Brembo de catro pistóns de montaxe radial, sistema de arrinque fácil, pneumáticos Dunlop con deseño personalizado e instrumentación full-LCD.

Coa nova Katana poderase gozar dunha condución máis ergueita e máis relaxada, grazas á elevación do asento e a posición do manillar.

Unha Harley producida en China

Harley-Davidson dá un paso máis na súa estratexia para dinamizar de xeito exponencial o seu abano mundial de clientes e anuncia o lanzamento en 2020 dunha motocicleta de 338cc para o mercado chinés. Coa clase media en expansión e o gasto dos consumidores en produtos *premium* bastante discretos, China é un mercado chave en crecemento para Harley. O modelo nace da colaboración do fabricante americano co xigante Qianjiang Motorcycle, unha das poucas compañías que produce, ademais de motos de baixa cilindrada, modelos de cubicaxe media e alta en China. Qianjiang adquiriu en 2005 a italiana Benelli e exporta as súas motos a máis de 130 países.

Axudas para a compra de vehículos

O conselleiro de Economía, Francisco Conde, mantivo unha xuntanza cos concesionarios galegos de automóbiles para abordar o novo programa de axudas para a compra de vehículos. Conde comunicoulles que o prazo de solicitude das axudas adiántase ao 24 de xullo e lembrou que aínda permanece aberto o prazo para que se inscriban os concesionarios (64 xa se adheriron ao programa).

As axudas a particulares, autónomos e empresas, poden solicitarse ata o 15 de outubro; a resolución será por orde de chegada das peticións. Os beneficiarios recibirán entre 1.000-1.500 € sendo o requisito principal contar cun coche de máis de 10 anos de antigüidade coa ITV en vigor e que o solicitante teña sido titular polo menos durante un ano. O vehículo que se adquira terá un prezo inferior a 40.000 € e debe contar cun límite de emisións.

30 xoias automobilísticas no Obradoiro

Trinta automóbiles únicos, valorados en máis de 10 millóns de euros, estiveron expostos na praza do Obradoiro grazas a unha iniciativa de Compostela Monumental e o Club Clásicos do Incio. Os 30 vehículos (dos anos 50/80) procedentes de toda Europa, iniciaron hai un mes un percorrido por España, que arrincou nas Baleares, para chegar ao Obradoiro o 5 de xullo.

Entre os coches expostos había un Ford Fairlane (1957) e un par de Chevrolet Corvette Stingray. Tampouco faltaron varios Jaguar XK 140, un Cadillac Rockenbaugh Denver Eldorado convertible, Morgan, Bentley, Porsche Carrera e varios Mercedes (280 SL e 230 SL convertibles). Destacaron un Buick Le Savre cor azul celeste e varios Ferraris.

Luís Moya mostra as vantaxes dos asistentes de condución

O conselleiro de Economía, Francisco Conde, mantivo unha xuntanza cos concesionarios galegos de automóbiles para abordar o novo programa de axudas para a compra de vehículos. Conde comunicoulles que o prazo de solicitude das axudas adiántase ao 24 de xullo e lembrou que aínda permanece aberto o prazo para que se inscriban os concesionarios (64 xa se adheriron ao programa).

As axudas a particulares, autónomos e empresas, poden solicitarse ata o 15 de outubro; a resolución será por orde de chegada das peticións. Os beneficiarios recibirán entre 1.000-1.500 € sendo o requisito principal contar cun coche de máis de 10 anos de antigüidade coa ITV en vigor e que o solicitante teña sido titular polo menos durante un ano. O vehículo que se adquira terá un prezo inferior a 40.000 € e debe contar cun límite de emisións.

Hyupersa Vigo coa campaña #JuntosEnElAsfalto

#JuntosEnElAsfalto é unha campaña de Hyundai, que vai pola 3ª edición, e que ten o obxectivo de protexer aos ciclistas e converter as estradas nun espazo máis seguro.

Hyupersa Vigo colaborou nesta iniciativa coa cesión dun coche de apoio, debidamente sinalizado, para a celebración da marcha cicloturista "Desafío Serra de Vigo" que saíu da praza de América para percorrer os montes dos arredores de Vigo nunha ruta con moitísimo desnivel, e co ánimo de celebrar unha xornada de bo ambiente en bici e gozando da contorna viguesa.

Taller AutoCrew Composcar

Los mejores servicios para tu automóvil.

- Multimarca
- Mecánica General
- Diagnosis
- Revisiones
- Electricidad / Electrónica
- Frenos / Neumáticos
- Aire Acondicionado
- Chapa y pintura
- Electricidad / Electrónica
- Exposición y venta de coches

BOSCH AutoCrew Una marca de talleres de Bosch

AutoCrew - Red de talleres multimarca y multiservicio.

Confía en nuestra calidad.
¡Te esperamos!

Composcar
Rúa María de los Ángeles de la Gándara
Polígono de Boisaca, 24
15890 (A Coruña)
Tel.: 638 701 760
composcar@autocrew.es
www.autocrew.es

AUTOCREW

Toyota Camry

Xa está no noso mercado o Camry, unha berlina híbrida de imaxe elegante que nos seus case 40 anos de historia vendeu máis de 19 millóns de unidades en máis de 100 países.

Camry hybrid ofrece, ademais dun deseño próximo ao das berlinas de representación, dúas características que o fan único entre a súa competencia: a nova plataforma TNGA-K, desenvolvida a partir da Toyota New Global Architecture (TNGA), e o novo motor híbrido 2.5 Dynamic Force de 218cv, o mesmo que monta o RAV4 hybrid.

Está dispoñible en tres acabados diferentes: Business, Advance e Luxury. O primeiro deles é o máis enfocado a clientes de flotas, o segundo é o máis equilibrado da gama en canto a prezo-equipamento e o terceiro é o que converte ao Camry hybrid nunha berlina de representación, con elementos dignos dos mellores modelos *premium*.

Comercialízase dende 32.300 € ou por 285 €/mes con Toyota Complet.

Panda Waze

A nova edición especial do Fiat Panda distínguese polo emblema "Waze" nos gardalamas dianteiros e unha carrozaría bitón. O teito negro pódese combinar coas outras cores da paleta, a saber, Branco Gelato, Azul Giotto, Amarelo Sole, Gris Moda, Vermello Amore e Gris metalizado Colosseo. O Waze loce novos detalles en negro brillante na placa protectora, as manillas das portas e as tapas dos retrovisores. O *look* se complementa con lamias bitón de 15 polgadas. Por outra banda, no interior os asentos de tecido negro caracterízanse por costuras en branco e verde.

A gama no noso país se ofrece co motor de gasolina 1.2 de 69cv con caixa de cambios manual e tracción dianteira. O Waze segue aplicando unha tecnoloxía fácil de usar que xa se utilizou, en 2018, no primeiro coche urbano do segmento en ofrecer a integración da famosa aplicación de navegación Waze na aplicación "Panda Ou-Connect". Esta combinación dixital, desenvolvida por Mopar, a marca de FCA que se ocupa dos produtos e servizos posvenda para os vehículos do Grupo, benefíciase dunha ampla gama de servizos incluídos no prezo do coche.

Mercedes-AMG S 65 Final Edition

Mercedes-AMG pon un magnífico colofón á dilatada historia de éxitos do motor V12 biturbo de 6.0 litros das berlinas da Clase S co lanzamento en edición limitada do modelo especial S 65 Final Edition do que se fabricarán soamente 130 exemplares. A nobre presenza e o xeneroso equipamento de serie subliñan o carácter desta berlina, combinación de altas prestacións e imaxe.

O S 65 Final Edition está dispoñible exclusivamente con pintura metalizada negra obsidiana de alto brillo. As lamias de 20" en deseño multirradio e as grellas de entrada de aire na cor especial bronce mate subliñan, en combinación co emblema AMG sobre o montante C, o carácter singular da berlina. Os embelecedores da saída de escape en negro de alto brillo poñen un broche final adecuado.

O coidado dos detalles esténdese así mesmo ao compartimento do motor. A placa coa firma do mecánico encargado («One Man-One Engine») presenta un deseño especial, e é de exclusiva cor negra en lugar de prata. Unha potencia de 630cv e un par motor máximo de 1.000 Nm entre as 2.300 e as 4.300 rpm acreditan o lendario dinamismo do modelo tope de gama V12.

Para protexer este valioso vehículo do po, cada cliente recibe un cuberta AMG, confeccionada a medida nunha cor a xogo e adornada co distintivo «AMG S 65 FINAL EDITION». O prezo deste exclusivo modelo é de 348.878 €.

Bentley EXP 100 GT

O Bentley EXP 100 GT é unha realización física do futuro. Pode ser unha realidade nun prazo de cinco anos. O motor principal é eléctrico e rende 535cv, unha pila de hidróxeno aportará outros 135 adicionais. O conxunto proporcionará un total de 670cv.

Na presentación deste *concept car* Adrian Hallmark, director xeral executivo de Bentley, dixo que "a innovación significa electrificación e procederemos en tres fases: primeiro híbridos, segundo 100% eléctricos e logo pila de combustible".

O EXP 100 GT ten un estilo fermoso, abraza a Intelixencia Artificial (AI) como medio para reafirmar o coche como un lugar para crear, experimentar e capturar experiencias e emocións humanas extraordinarias.

Audi R8 LMS GT2

Audi presentou o novo R8 LMS GT2. Cun motor V10 de 640cv, este deportivo convértese no vehículo de competición máis potente nos once anos que leva en marcha o programa de competición para clientes de Audi Sport.

Aerodinamicamente, a refrixeración do motor queda garantida polo voluminoso radiador situado na parte dianteira, con canalizacións de aire optimizadas mediante técnicas de CFD (dinámica de fluídos computacional). As entradas de aire sitúanse á dereita e á esquerda, o que permite que o aire flúa polo parabrisas, evitando deste xeito conflitos térmicos coa toma de aire para a admisión do motor, que está situada no teito.

As suspensións reciben modificacións nos brazos de control para alixeirar o peso. Para os freos, utilízanse as pinzas do GT3 no eixe dianteiro, e as do GT4 no traseiro. En canto á dirección, aprovéitanse as sinerxias que permite o kit modular do GT4, coa servo bomba de accionamento electrohidráulico.

O motor V10 atmosférico de 5,2 litros procede da factoría de Györ (Hungría). Os enxeñeiros logran o aumento de potencia para alcanzar os 640cv mediante un novo software de xestión do motor, e coa toma de admisión no teito. Audi combina este motor coa transmisión de dobre embrague S tronic de 7 velocidades, que o condutor pode manexar dende as levas situadas no volante.

A versión máis potente do R8 LMS ten un prezo de 338.000 euros (sen impostos), e as primeiras unidades entregaranse aos clientes en decembro.

Consulta descuentos adicionales* en GALCAR. ***Concesionario Oficial Honda en Galicia.***
*Avda. Finisterre, 331. Tel. 981 27 04 05. La Coruña. - Vía de la Cierva, 2-4. (Pol. Ind. Del Tambre). Tel. 981 52 17 70. Santiago de Compostela. *Oferta valida hasta fin de existencias, según modelo y versión.*

Novo Opel Corsa

A sexta xeración do Corsa está na liña de saída. Apenas uns días logo da presentación da versión eléctrica, Opel agora anuncia o Corsa con motores de combustión clásicos: máis eficientes e avanzados. As vendas do pequeno automóbil de 4,06 metros de longo e cinco portas comezan con motores de gasolina e diésel especialmente económicos e con niveis de potencia que van dende 75cv aos 130. O moderado consumo de combustible e a axilidade de condución son características de todas as posibilidades de motorización. Todas as variantes do novo Corsa emiten menos CO2 que as versións máis eficientes do actual.

A oferta de caixas de cambios está coroada pola transmisión automática de 8 velocidades. A impresión xeral deportiva está subliñada polo deseño livián e a baixa posición de asento do condutor. Todas estas calidades ofrécense dende a versión base. Igualmente convincentes son os avanzados sistemas de asistencia ao condutor e a innovadora conectividade.

Hai tres acabados dispoñibles: Edition, GS Line e Elegance.

Ademais do aire acondicionado, o Corsa Edition xa ofrece seguridade de última xeración con numerosos sistemas de asistencia de serie, como a alerta de colisión frontal coa freada automática de urxencia e detección de peóns, o control de velocidade intelixente e con limitador, a alerta de abandono involuntario de carril e o recoñecemento de sinais de tráfico.

Kia XCeed

O XCeed é un novo crossover utility vehicle (CUV) urbano de Kia que combina a funcionalidade dun SUV compacto coas proporcións deportivas e a atractiva condución dun turismo. Ofrece un espazo para os ocupantes e a equipaxe similar ao dos SUV. Así mesmo, o seu posto de condución proporciona unha perspectiva máis dominante sobre a estrada que un turismo convencional. O conxunto de dispositivos de seguridade avanzada, conectividade e infoentretemento do XCeed convérteno nun dos modelos máis vangardistas tecnicamente no segmento dos CUV.

Contará cunha gama de motores turboalimentados de réxime alto. Esta gama consta de tres motores de gasolina turboalimentados con inxección directa (T-GDi). O motor T-GDi de tres cilindros 1.0 produce 120cv, mentres que o T-GDi de catro cilindros 1.4 alcanza 140. Tamén estará dispoñible o T-GDi 1.6 do Ceed GT e ProCeed GT para a versión máis potente da gama XCeed. Cunha potencia de 204cv o poderoso T-GDi 1.6 encaixa perfectamente coa capacidade do coche para desenvolverse en condicións de circulación moi diversas. Tamén estará dispoñible con dúas unidades de potencia o Smartstream; os motores diésel máis limpos da marca. O motor Smartstream 1.6 ofrécese con 115 ou con 136 cabalos.

Agás o T-GDi 1.0, todos os motores pódense combinar cunha caixa de cambios manual de 6 velocidades ou cunha de dobre embrague de 7 velocidades. O T-GDi de 1.0 ten a caixa manual de seis. O sistema de parada e arrinque automáticos Intelligent Stop & Go (ISG) está equipado de serie en todas as versións.

O XCeed lanzarase a finais de 2020 con sistemas de propulsión electrificados de baixas emisións, como un Mild-Hybrid de 48V e versións híbridas enchufables.

Plan "Toyota Se Adapta"

Toyota pon á venda unha gama de vehículos adaptados para persoas con mobilidade reducida. Este novo servizo forma parte do proxecto "Toyota Se Adapta", co que a compañía ofrece solucións de mobilidade que se adaptan a todas as necesidades dos clientes.

Os vehículos da gama adaptada de Toyota brindan unha solución de mobilidade a aquelas persoas que necesitan unha cadeira de rodas para desprazarse. Deseñouse para que tanto o acceso ao interior do habitáculo como a suxeción da cadeira de rodas unha vez dentro se faga de xeito doado e seguro. A adaptación pódese levar a cabo nos modelos Proace Verso Shuttle e Family, tanto en lonxitude media como longa.

Toyota ofrece tres configuracións distintas en función do uso do vehículo.

Entre as adaptacións dispoñibles para os vehículos privados está o acceso mediante rampla de aluminio (manual) ou plataforma elevadora (electrohidráulica). Para o servizo privado complementario e o transporte público e corporativo, ofrécese a posibilidade de rebaixar o piso posterior do vehículo incluíndo unha rampla de acceso abatible. Todas estas opcións complétanse cun sistema de retención para unha cadeira de rodas e o seu ocupante. Poden complementarse coa instalación dun repousacabezas para incrementar a comodidade do pasaxeiro con mobilidade reducida.

Talleres Sprint

BOSCH Service

Bosch Car Service

Talleres Bastón

- Reparación de Cambios automáticos
- Adaptación de vehículos para discapacitados
- Mecánica de mantenimiento
- Electricidad
- Encendido
- Carrocería
- Frenos, ABS, ESP
- Mecánica motot

Salvadas, 23
15705 SANTIAGO
(A Coruña)
Tel.: **981 58 56 27**
t. baston@bosch-bcs.com
baston@adgruporegueira.es

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

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN

Cuidamos de tu vehículo, cuidamos de ti ...

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

- 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.talleresponteveа.com 981 809 053 - 650 196 956 talleresponteveа@gmail.com

Clio Cup, Rally e RX

Revelados ao público con ocasión do Gran Premio de Francia de F1, o Clio Cup, Rally e RX presentaranse fisicamente á volta do verán en probas que se corresponden a cada unha das súas especialidades. A última creación de Renault Sport Racing é un derivado do Novo Clio RS Line, do que recolle as liñas deportivas e o paragolpes dianteiro de tipo lámina de F1. Destinado á competición cliente, herda tamén o seu chasis polivalente. Proponse en tres versións.

Cada cliente terá, ademais, a posibilidade de cambiar de categoría co mesmo coche grazas a uns kits de conversión. Esta económica solución non renuncia á deportividade e foi estudada para que calquera poida descubrir o automobilismo ou loitar pola vitoria en todos os tipos de superficies ou de terreos, independentemente do seu nivel de experiencia.

Este know-how aproveitouse para optimizar cada variante a todos os niveis. No aspecto técnico por exemplo, a primeira variante do motor 1.3 TCe para a competición cliente foi estudada para responder ás necesidades das distintas competicións nas que o Clio se inscribirá. A comercialización iniciarase en outubro.

BMW Vision M NEXT

No futuro, os condutores poderán elixir entre ser conducidos ou conducir por si mesmos. Co Vision M NEXT, a marca revela a súa visión sobre o futuro do pracer de conducir para aqueles que gozan poñéndose ao volante. Este modelo ofrece un anticipo do futuro electrificado.

Os Vision iNEXT e Vision M NEXT son as versións prototipo dos conceptos de experiencia futura de BMW "Ease" e "Boost". "Ease" abarca todas as experiencias durante unha viaxe cando o vehículo asume a tarefa de conducir. Aquí, o vehículo transfórmase nun espazo habitable sobre catro rodas, onde os pasaxeiros poden sentirse seguros e protexidos. "Boost", pola súa banda, representa a experiencia definitiva de condución activa.

O potente sistema de propulsión híbrido enchufable PHEV ofrece a posibilidade de elixir entre tracción ás catro rodas eléctrica e tracción traseira pura, xa sexa con propulsión eléctrica ou coa potencia dun motor de gasolina turboalimentado de catro cilindros. A potencia do sistema (600cv) permite conseguir unha velocidade máxima de 300 km/h e que o Vision M NEXT acelere de 0 a 100 km/h en só 3".

Novo CLA 35 4MATIC Shooting Brake

O novo CLA 35 4MATIC Shooting Brake é o quinto modelo de altas prestacións na categoría compacta e unha nova vía de acceso ao mundo de Mercedes-AMG. Dispón de 5 portas e concilia perfectamente as proporcións dun cupé deportivo co incremento na funcionalidade que lle dá o teito longo, o amplo portón traseiro, a ancha abertura de carga e o interior variable.

O motor sobrealimentado de catro cilindros e 2 litros dispón dunha potencia máxima de 306cv, que se distribúe de forma variable entre o eixo dianteiro e o eixo traseiro a través dun cambio de dobre embrague de 7 marchas e o sistema de tracción integral AMG Performance 4MATIC. En canto á aceleración, é capaz de colocarse nos 100 km/h en 4,9 segundos.

Novo Audi Q7

O Q7 recibe unha actualización xeral, tanto visual como técnica. O SUV mostra o novo deseño da familia Q, ofrecendo unha soberbia dinámica e un excelente confort, ademais dunha habitabilidade superior. A tecnoloxía de hibridación lixeira Mild Hybrid, o concepto operativo dixital e os faros opcionais HD Matrix LED incluíndo iluminación Audi láser, son algunhas das características destacadas. Estará dispoñible a partir de mediados de setembro.

Tecnoloxía Mild Hybrid de serie. Todos os motores do Q7 combínanse cun cambio tiptronic de 8 velocidades e coa tracción total permanente quattro. No lanzamento ao mercado ofreceranse dúas versións diésel. Uns meses despois unirase unha versión de gasolina, seguida dunha variante híbrida enchufable. A tecnoloxía Mild Hybrid de serie ten un papel fundamental na eficiencia destes motores. En condicións de utilización real, esta tecnoloxía pode reducir o consumo de combustible ata en 0,7 litros cada 100 quilómetros. O seu compoñente principal é un alternador-motor de arrinque por correa (BAS), que alimenta un sistema eléctrico principal de 48 voltios, no que unha compacta batería de ións de litio almacena a enerxía. Nas freadas, o BAS pode recuperar ata 8 kW de enerxía eléctrica e dirixila á batería. Se o condutor levanta o pé do acelerador a velocidades de entre 55 e 160 km/h, o Q7 pode recuperar enerxía ou avanzar en modo de marcha por inercia co motor apagado ata 40 segundos. O dispositivo BAS volve arrincar o motor en canto se pise de novo o acelerador, dun modo máis rápido e suave que un motor de arrinque convencional. O sistema start-stop opera automaticamente a velocidades inferiores a 22 km/h.

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

galicia calidade

isto 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 CERTIFICADOS POR GALICIA CALIDADE

XUNTA DE GALICIA
xunta.gal

galicia
o ho camiño

Clúster Turismo de Galicia

RESTAURANTE A PONTE RIBEIRA • A CARBALLEIRA RESTAURANTE • A TABERNA RESTAURANTE • ASADOR VACAVELLA • BAR BERBERECHO • BAR TAMARINDO • BODEGUILLA DE SAN LÁZARO BODEGUILLA DE SANTA MARTA • COMONACASA • EIRADO DA LEÑA • MESÓN A CEPA • O BARAZAL • O CURRO DA PARRA • RESTAURANTE A MIRANDILLA DE RINLO • RESTAURANTE BIDO RESTAURANTE CANTINA RÍO COVÉS • RESTAURANTE CARMEN • RESTAURANTE EL COTO • RESTAURANTE CASA DE LOS PECES • RESTAURANTE CHICOLINO • RESTAURANTE EL REFUGIO • RESTAURANTE ESPAÑA RESTAURANTE FINISTERRAE LA TORRE • RESTAURANTE MARDIVINO ASADOR • RESTAURANTE O GRELO • RESTAURANTE YAYO DAPORTA • HOTEL ALFONSO IX • HOTEL BOSQUE MAR • HOTEL CAMPOMAR HOTEL EGO / RESTAURANTE NITO • HOTEL PAZO DE ALTAMIRA • HOTEL ROTILIO • HOTEL SPA NANÍN PLAYA • TALASO HOTEL LOUXO - LA TOJA • HOTEL AUGUSTA SPA RESORT **** SUPERIOR • HOTEL BLUE CORUÑA HOTEL MONUMENTO PAZO DO RÍO • A PARADA DAS BESTAS • CASA DAS XACIAS • CASA DE CACHEIRO • CASA RURAL ABADÍA EIRAS • CASA VIXIDE • O RINCÓN DA BAIUCA • FINCA GOLETA

www.galiciacalidade.gal **galiciacalidadelecer.gal**

O Passat actualízase

O Volkswagen Passat estrea unha nova actualización que supón un profundo cambio para a berlina media de máis éxito do mundo e o segundo VW máis vendido da historia con máis de 30 millóns de unidades ata hoxe, despois do Golf con máis de 35 millóns de unidades.

Esta nova actualización incorpora os sistemas de infoentretemento de última xeración (MIB3) que lle permiten estar permanentemente conectado a Internet para gozar de novas e innovadoras funcións e servizos a bordo.

As tecnoloxías que levan á condución autónoma agruparanse baixo o paraugas IQ.DRIVE, a nova marca global de VW para os sistemas de asistencia. O novo Passat será o primeiro VW que utilice este sistema de asistencia "Travel Assist" que permitirá conducir o vehículo de forma semiautónoma a practicamente a calquera velocidade (de 0 a 210 km/h, ou de 30 a 210 km/h con cambio manual).

Redeseñáronse os parachoques dianteiro e traseiro, a grella do radiador e a inscrición Passat, disposta agora no centro da parte traseira. Ademais, os novos faros LED, as luces de condución diúrna LED, os faros antinéboa LED e as luces traseiras LED garanten un deseño de iluminación inconfundible. Outra novidade do Passat son as cores, como "Azul eléctrico", "Verde botella" e "Dourado Níquel". Ademais, ofrécense catro novas lamias de aliaxe de 17, 18 e 19 polgadas. O interior tamén foi renovado cun deseño máis dixital.

A nova estrutura de equipamento ofrece 4 acabados diferentes. A versión de acceso será "Passat", a versión intermedia será "Business", por enriba estará o acabado "Executive" e o tope de gama será o "R-Line". Ademais destas versións o novo Passat tamén se ofrecerá en versión "Alltrack" con tracción total e capacidade offroad e unha nova versión híbrida enchufable "Passat GTE", o primeiro modelo dunha nova xeración de modelos híbridos enchufables da marca xermana cunha maior autonomía. Unha batería cunha capacidade de 13 kWh, un 31% máis que a versión anterior e que ofrece unha autonomía eléctrica de 56 km WLTP (que equivale a 70 km NEDC, 20 km máis que a súa predecesor). Isto cambia radicalmente a experiencia de mobilidade co Passat GTE: cero emisións na cidade e eficiencia limpa en percorridos longos e unha potencia de 218cv.

Ademais do motor do GTE tamén se ofrecen 4 motores diésel e 3 de gasolina.

En canto aos motores diésel desenvolven unha potencia de 120, 190 e 240 cabalos. O cuarto motor é o novo 2.0 TDI Evo de 150cv, totalmente novo e pioneiro dunha nova xeración de motores diésel. Este innovador motor de catro cilindros reduce considerablemente as emisións de CO2 en comparación co seu predecesor.

A gama dos motores de gasolina inclúe tres TSI con 150, 190 e 272cv. Todos os propulsores TSI están equipados cun filtro de partículas de gasolina e todos os TDI están equipados cun filtro de partículas diésel e un catalizador SCR.

Chegará en outubro. O prezo de partida, con motor 1.6 TDI 120cv e cambio DSG, é de 33.520 €.

BREVES

Toyota, Enagás Emprende e Urbaser asinaron un acordo para levar a cabo un proxecto para a instalación dunha estación de repostaxe de hidróxeno e a posta en servizo dunha frota de Toyota Mirai en Madrid.

Cupra iniciou a construción da súa nova sé. O edificio, situado xunto á central de Seat, será un espazo multiuso diáfano de 2.400 m2, cun deseño que evoca un paddock de carreiras rodeado de natureza.

O presidente de Renault España, José Vicente de los Mozos, asegurou que a compañía continuará coa súa aposta polo país e aprobará "no momento axeitado" o cuarto plan industrial.

O primeiro Citroën da historia (Tipo A) lanzouse en París en xuño de 1919. Para celebrar este aniversario, a marca puxo en marcha unha exposición gratuíta no distrito XV de París, o lugar onde todo comezou.

Ford e Vodafone están probando unha tecnoloxía de vehículos conectados para facilitar a procura de prazas de aparcamento nas urbes. Parking Space Guidance mostra o número de prazas que hai e como chegar a elas.

Volvo e Uber presentaron un vehículo listo para a produción que é capaz de conducirse por si só. Isto supón un paso máis na colaboración estratéxica entre ambas marcas.

Novo Ford Puma

O novo Puma é un crossover compacto de inspiración SUV que fusiona un deseño exterior interesante, o mellor espazo de carga do seu segmento e unha sofisticada tecnoloxía de motor Mild-Hybrid. Supón un novo capítulo na identidade de deseño de Ford con carismáticos detalles de estilo que inclúen distintivos faros superiores e liñas atléticas e aerodinámicas. As proporcións compactas do crossover proporcionan unha altura de condución, e conta cunha capacidade de almacenamento de 456 litros, líder no seu segmento.

O motor Mild-Hybrid integra perfectamente a asistencia de par eléctrico cun motor de gasolina EcoBoost 1.0 litros de tres cilindros de ata 155 cabalos.

Sairá á venda a finais de ano. Fabricarase na planta de Craiova (Romanía).

Taycan, 100% eléctrico

A finais deste ano lanzarase o Taycan, o primeiro Porsche 100% eléctrico. O primeiro? En sentido estrito si, porque o Taycan será o primeiro automóbil fabricado pola marca Porsche impulsado unicamente por electricidade. Iso si, Ferdinand Porsche xa deseñou hai máis dun século dous coches eléctricos, o Egger-Lohner C.2 Phaeton (coñecido como P1) e o Lohner-Porsche, que forman parte do seu legado histórico.

Aqueles pioneiros de finais do século XIX non triunfaron pola súa escasa autonomía. Os automobilistas da época querían percorrer os seus países coas novas máquinas sen cabalos, pero con tan pouco alcance, longos tempos de recarga e ausencia de puntos para o subministro de enerxía era unha misión imposible. Tamén son os mesmos retos aos que nos enfrontamos hoxe e aos que Porsche deu solución co novo Taycan e a súa tecnoloxía de 800 voltios. Grazas a ela dispón de, aproximadamente, 500 km de autonomía e a súa batería se pode recargar en só catro minutos para proporcionar a enerxía suficiente para percorrer 100 km.

Novo Kia e-Soul

O novo Kia e-Soul, en Europa, estará movido exclusivamente por enerxía eléctrica, con dous sistemas de propulsión de grande autonomía. A nova xeración de baterías que impulsan ao novo e-Soul son ata un 30% máis eficientes en enerxía que a xeración anterior do modelo eléctrico. A gama terá dous sistemas de propulsión completamente eléctricos. Pódese elixir entre un sistema de propulsión de autonomía estendida (con 64 kWh) e un de autonomía estándar (con 39,2 kWh). As prestacións en estrada melloraron mediante motores eléctricos significativamente máis potentes e que proporcionan 395 Nm de par, un 39% máis que na anterior xeración.

A batería de autonomía estendida de 64 kWh está combinada cun motor eléctrico de 204cv, co que o e-Soul pode percorrer ata 452 km cunha soa carga. A versión de autonomía estándar con batería de 39,2 kWh alimenta a un motor de 136cv. Cun par máximo de 395 Nm e un 23% máis de potencia que o anterior Soul EV, o aumento significativo de rendemento da batería fai posible que esta versión de autonomía estándar percorra ata 276 km cunha soa carga.

O e-Soul está equipado cunha serie de sistemas de recuperación de enerxía para maximizar a súa autonomía.

A curto prazo fabricaremos preto de medio millón de eléctricos ao ano

"Necesitamos unha factoría de baterías"

O presidente de Gestamp avisa de que hai que estar preparados

■ REDACCIÓN | TEXTO
■ UXÍA QUEIRUGA | FOTOGRAFÍA

Estamos ante un futuro moi incerto, sobre todo no sector da automoción. Cada día queda máis claro que a electrificación veu para quedarse e que nos vindeiros cinco anos veremos uns resultados sorprendentes. Tanto a nivel de construtores como de usuarios. Por isto, é moi importante estar á altura dos novos tempos. As oportunidades hai que collelas agora, dentro dun lustro igual xa é tarde.

O presidente do fabricante español de pezas de automoción Gestamp, Francisco J. Riberas, reclamou unha "urxente ofensiva" das administracións e da industria nacional para lograr que o país conte cunha fábrica de baterías e non perda o pulso do coche eléctrico.

Gestamp ten 109 fábricas repartidas por todo o mundo e logrou crecer a taxas medias do 17 por cento nos últimos dez anos.

"Necesitamos unha aproximación ofensiva no canto de defensiva. É unha oportunidade que non hai que deixar pasar. Se fomos competitivos cos motores de combustión, serémolo cos eléctricos, pero temos que ser proactivos", afirmou Riberas.

> "É necesario atraer inversores ou non seremos competitivos

"A nosa industria necesita estar preparada para alcanzar o obxectivo dunha produción nacional de automóbiles eléctricos de entre o 15% e o 20% do total. Estas porcentaxes implican fabricar preto de 500.000 eléctricos ao ano. Un volume que require dispoñer dunha fábrica de baterías que subministre as diferentes plantas nacionais" advertiu este directivo.

O executivo finalizou dicindo que "é necesario comezar canto antes a atraer inversores. Temos que evitar perder competitividade. Hai que ter en conta o custo loxístico que implica trasladar dende outras fábricas situadas en distintas poboacións unhas pezas que alcanzan os 400 quilogramos".

Anfac urxe a multiplicar os puntos de recarga

O coche eléctrico pide paso

■ ANTÓN PEREIRA | TEXTO

Anfac, a patronal do automóbil, considera imprescindible que España potencie a industria do coche eléctrico, que na actualidade representa só o 0,8% das vendas, comezando pola infraestrutura que o rodea. "Hoxe só contamos con 3.000 puntos de recarga e serán necesarios 830.000 para abastecer este mercado", sinalou Mario Armero, vicepresidente executivo da patronal, na UMP de Santander.

O noso país está á cola de Europa en implantación desta infraestrutura, só por diante de Italia.

Armero propuxo un IVE reducido para incentivar as vendas de coches eléctricos. O directivo lamentouse da dispersión de lexislación sustentable, con ata cinco leis distintas contra o cambio climático no noso país.

> En pouco tempo serán necesarios 830.000 puntos de recarga en España.

"Non creo que sexa a mellor solución para abordar unha acción conxunta", dixo.

A comercialización de automóbiles leva oito meses consecutivos de baixadas. Anfac prognostica para o conxunto deste ano unha caída de vendas de entre o 2 e o 4 por cento e un crecemento cero en 2020. "O coche deixou de ser un produto desexado polos mozos e hai moitos vehículos que deberían ser achatarrados (a antigüidade do parque de vehículos será de 13 anos en 2022) e seguen en circulación", lamentou Armero.

Axenda Sprint

TerreMoto

Recambios Balsa
www.recambiosbalsa.com
Recambios, accesorios, pintura y herramientas

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

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

Music & Motor bar
981307364
Rock Cafe Santiago
República Argentina 35

PROBA

Zontes T-310

A "Rocky do ano"

■ XOSÉ ARUFE E VICENTE AMOSA | Texto
■ VICENTE AMOSA E XOSÉ ARUFE | Fotografía

Si, é chinesa, cun equipamento sorprendente e un prezo moi reducido, máis barata que os seus rivais A2 compatibles con licenza e incluso de 125 centímetros cúbicos.

Se alguén nos contase que existe esta moto por este prezo non nolo creriamos, pero é unha realidade. É unha vantaxe competitiva fronte a modelos doutras marcas.

Se no seu depósito tivese o logotipo que simboliza a bandeira do estado libre de Baviera esta moto custaría case o dobre e o seu fabricante estaría moi orgulloso do seu produto, pero para desgraza desta empresa esta máquina está realizada en Hong Kong. Pero non se confunda amigo lector, esta moto, aínda que é asiática, é incrible pola súa calidade, tecnoloxía, comportamento e prezo.

Pódese dicir que é a moto "Rocky" do ano, nunca viramos tantas probas en tantos medios e tanta expectativa por un novo modelo. O seu aporte tecnolóxico é abraiante, do mesmo xeito que a súa irmá R que xa probaramos nestas páxinas hai uns meses.

A Zontes T-310 é cómoda, suave, veloz, non se asusta cando lle mostran unha estrada de montaña ou unha autoestrada, é máis, encóntrase moi a gusto.

Algúns datos

O conxunto cilindro pistón, o basculante e as rodas de corte diamantado é todo de aluminio, o depósito de combustible de aceiro galvanizado, os plásticos son robustos e o escape de aceiro inoxidable con proteccións nos extremos e un práctico protector de cárter. Nótase a calidade dos materiais por todas partes.

A diferenza da maioría das máquinas de estilo aventura, a T-310 usa unha roda dianteira de 17 polgadas en lugar de 19 ou 21; polo que a Zontes roda facilmente en estradas viradas.

O propulsor monocilíndrico de 311,7 centímetros cúbicos está refrixerado por líquido (o

aceite almacénase no bastidor), con inxección Delphi, está moi logrado e para o condutor hai unha ampla variedade de potencia para ser dun só cilindro. Desenvolve suficiente impulso para navegar a velocidades de autoestrada e superiores. A ausencia de vibracións na caixa de cambios, moi suave e certeira, é unha das súas virtudes.

A Zontes está sorprendentemente ben equipada con aceso sen chave, dous modos de condución, Bosch 9.1M ABS, unha pantalla LCD, batería de litio liviá, cargador USB, pancas de freo e embrague axustables, pantalla eléctrica, bloqueo do asento e tapa do tanque de combustible. como accesorios dispoñemos de maletas laterais e top case en aluminio negro.

O cadro dixital amósanos unha completa información

A pantalla derivaventos é eléctrica

A traseira confírelle un aspecto agresivo

Os pneumáticos CST de dobre uso teñen un agarre adecuado en mollado ou en seco, o disco dianteiro único de 260 milímetros e a pinza de dobre pistón detéñeno facilmente e unha chisca de apoio da parte traseira bríndanlle unha potencia de freada adicional cando a necesita.

Rodar, gozar e vivir coa Zontes é unha grata sorpresa, un paso máis para convencernos de que as motos chinesas desta marca realmente poden tomarse en serio. Logo de máis de 4.000 quilómetros con esta moto, o primeiro que me gustaría comentar é que en Galuresa, véronnme pouco o pelo, o seu consumo é ridículo e cun depósito cheo facemos ata 475 quilómetros.

> O consumo é ridículo, cun depósito cheo podemos rodar ata 475 km

> A ausencia de vibracións na caixa de cambios é unha das súas virtudes

> O aporte tecnolóxico desta moto é abraiante

Proba en estrada

Nesta ocasión a proba en estrada correu a cargo de Vicente Amosa, mecánico de **TERREMOTO,** que gozou da Zontes T-310 nunha perfecta viaxe polas estradas asturianas e cántabras. Unha ruta ideal para divertirse con esta máquina.

O seu pai acompañouno cunha BMW GS 1200, Vicente contou que volveu sorprendido en todos os aspecto coa moto, comportamento, consumos, manexabilidade e, sobre todo, recuperacións. Nas reviradas estradas asturianas á GS custáballe seguir o ronsel da T que se movía neste terreo ás súas anchas de

En estradas reviradas á GS custáballe seguir o ronsel da T, que é máis lixeira e manexable

Ficha Técnica

Motor
- **Tipo:** monocilíndrico de 4 tempos
- **Refrixeración:** líquida e por aceite
- **Diámetro:** 80 mm
- **Carreira:** 62 mm
- **Cilindrada:** 312 cc
- **Relación de compresión:** 12,5:1
- **Arrinque:** eléctrico
- **Sistema de engraxe:** borboteo a presión
- **Potencia:** 26 kW

Sistema de transmisión
Embrague Multidisco en baño de aceite
Cambio de seis velocidades
Relación primaria 3,1
- **Cambio:** 1ª: 2,909 / 2ª: 1,933 / 3ª: 1,4 / 4ª: 1,182 /5ª: 1 - 6ª: 0,846
- **Transmisión secundaria:** cadea de reténs

Medidas e pesos
- **Lonxitude:** 2.051 mm
- **Anchura:** 765 mm
- **Altura:** 1.116 mm
- **Distancia entre eixes:** 1.390 mm
- **Luz ao chan:** 165 mm
- **Altura do asento:** 807 mm
- **Peso en seco:** 145 kg
- **Peso en orde de marcha:** 155 kg

Rendemento
- **Consumo:** 3,2 l/100 km
- **Velocidade máxima:** 160 km/h
- **Distancia de freada:** > 7 m

Bastidor
- **Diámetro mínimo de xiro:** 5 metros
- **Pneumático dianteiro:** 110/70R17 54S Tubeless
- **Pneumático traseiro:** 160/60R17 69S Tubeless
- **Acendido:** por descarga indutiva
- **Buxía:** LDK8RTIP
- **Batería:** 12,8V 4,4 Ah
- **Amperaxe fusibles:** 5A, 10A, 15A, 30A
- **Faro:** 12V 7,5W/7,5W
- **Luz de posición:** 12V 0,6W
- **Intermitentes:**12V 1,8W
- **Piloto traseiro / Luz de freo:** 12V 2,2W / 2,4W
- **Iluminación matrícula:** 12V 0,4W

Capacidades
- **Aceite motor :** 1.900 mililitros
- **Aceite motor (cambiando el filtro):** 1.800 ml
- **Aceite motor (sen cambiar o filtro):** 1.700 ml

curva en curva por ser moito máis lixeira e manexable. Canto máis revirado era o treito mellor se desenvolvía a Zontes. Sen complexos! Unha moto capaz de sacarlle as cores a calquera das Trail que se ofrecen na actualidade no noso mercado.

Lembremos que esta moto está dispoñible en TERREMOTO para todos os que desexedes probala. Pero xa avisamos "é adictiva".

O motor é un monocilíndrico de 312 cc cun cambio de 6 velocidades

O único disco dianteiro é de 260 milímetros

O depósito de combustible (15 litros) é de aceiro galvanizado

Principais novidades:
- Chave electrónica
- Sistema IMU (Unidade de Medición Inercial)
- Bloqueo e desbloqueo da dirección automática
- Batería de litiro
- Full LED
- ABS Bosch A2 desconectable
- Dobre árbore de levas en culata
- Inxección Dephi
- Basculante de aluminio fundido reforzado
- Toma USB próxima ao manillar
- Horquilla invertida de 38 milímetros
- Monoamortecedor traseiro con nitróxeno
- Dous mapas de condución, ECO e SPORT
- Indicador de marchas dixital
- Indicador de carga de batería
- Manetas de freo e embrague regulables
- Apertura de asento e tapón de gasolina remota
- Conmutadores de luces retroiluminados
- Pantalla derivaventos eléctrica

Cores:
- Azul/Gris Metálico e Negro/ Titanio Metálico.

Prezos:
- Zontes T-310 (matriculada con casco, antirroubo e funda): 4.695 €
(Oferta **TERREMOTO**)
Maletas laterais de aluminio, dispoñibles en cor negra: 495 €
Top Case en aluminio negro: 300 €

Mantemento recomendado:
- 1ª revisión: 1.000 quilómetros
2ª revisión: 4.000 km ou un ano
Seguintes: cada 4.000 km ou un ano
Prezo aproximado de cada revisión: 62 €
Cambio de pneumáticos: cada 12.500 km (prezo aproximado: 195 €)

Seguro Zontes T-310:
- Terceiros con asistencia en estrada, seguro de condutor, indumentaria do condutor, seguro de pneumáticos, perda de chaves e avaría mecánica: 225 € ao ano.
Tamén hai a posibilidade de engadir roubo, incendio o perda total (Todo Risco).

Ángel Jove González

"O Museo da Automoción e Historia pódese definir como ocio cultural familiar"

■ XURXO SOBRINO/ANA COSTOIA | Texto ■ FUNDACIÓN JJ E UXÍA QUEIRUGA | Fotografía

Ángel Jove González (A Coruña) pilota o amor familiar polos vehículos clásicos a través da presidencia da Fundación Jorge Jove, impulsora do Museo de Automoción e Historia. Con este proxecto buscan mostrar a historia a través dos propios coches e máis obxectos de colección. A maioría dos vehículos da Fundación Jorge Jove están ben conservados e gardados en distintas naves na comarca da Coruña. É unha das coleccións máis importantes de Europa. No ano 2016 The Society of Automotive Historians concedeulle o premio Nicolás Cugnot ao mellor traballo de investigación publicado en lingua non inglesa: "Los proyectos desconocidos de Ceta y Pegaso". O premio foi entregado en París. Este é un dos moitos recoñecementos que ten esta Fundación que é un orgullo para Galicia.

■ XURXO SOBRINO/ANA COSTOIA | Texto
■ FUNDACIÓN JJ E UXÍA QUEIRUGA | Fotografía

SPRINT MOTOR: Deixando a un lado o aspecto económico, que é o que impulsa a unha persoa a coleccionar coches clásicos?

Ángel Jove: Esta sería unha pregunta para o meu pai, xa que eu só continúo coa súa iniciativa. Cómpre ter en conta que non somos uns coleccionistas ao tipo. Dende hai dúas décadas, cando morreu o meu irmán, o meu pai tomou a decisión de que a colección se convertese un día nun museo. Este paso démolo a través da Fundación.

SM: E ti es o principal protagonista.

A.J.: O protagonismo é do patronato da Fundación, pero si, teño a honra de representalo e ser o seu presidente.

SM: Falas do teu pai, patriarca da colección, que vos inculcou sobre a motorización?

A.J.: Teriamos que comezar falando da historia que o meu pai nos fomenta dende moi novos. El foi piloto oficial de Bultaco e, dende aí, foi conservando a súa afección toda a vida. Como todo o mundo, tivo que deixalo para gañar os "garavanzos" pero o gusto quedou aí e nós fómolo vendo dende pequenos. Non é que o meu pai quixese inculcárnolo senón que foi algo que sucedeu só. Ao comezo, gustábannos os coches máis espectaculares e iamos vendo se podiamos coller algún bonito. Unha vez pasas esa etapa, inquiétate o que teñen debaixo dos seus capós, a mecánica.

> "Podemos ter uns 200 vehículos en perfecto estado e uns 60 para restaurar nestes momentos"

Logo, vén a fase na que estou agora, non che preocupa tanto o deseño nin a mecánica senón a interacción que mantiveron coa historia.

SM: Dos vehículos, cantos están en estado óptimo e cantos o estarán nun futuro?

> "Non podemos seguir consumindo combustibles fósiles a este ritmo e deben existir alternativas"

A.J.: Este é un dato que vai flutuando… Podemos ter arredor duns douscentos en perfecto estado e entre cincuenta e sesenta para restaurar nestes momentos.

SM: Como realizades a restauración?

A.J.: Facémolo nos propios talleres da Fundación con persoal noso agás no caso da tapizaría que optamos pola subcontratación externa.

SM: Que vos gustaría facer de cara ao futuro a curto prazo coa colección?

A.J.: A finalidade da Fundación é facer o Museo de Automoción e Historia. Cando?, é unha pregunta que aínda non podo contestar.

SM: Sentídevos respaldados polas institucións galegas?

A.J.: Non sei como contestar para ser xusto. Non podo dicir que non nos sentimos apoiados, porque a excepción da Marea, todos os grupos se involucraron na construción do Museo. Involucráronse en axudas, terreos... todo menos cartos. Xa fora co PSOE e o BNG ao comezo ou despois co PP, sempre dixeron o mesmo, que dende o Concello da Coruña non ía a haber cartos.

SM: Cres que as institucións infravaloran o potencial dun proxecto como este. Non se aprecia o valioso deste museo da historia da automoción?

> "Somos unha fundación galega moi ligada ao noso sentir como galegos"

A.J.: O aspecto patrimonial e cultural son moi importantes, pero hai máis aspectos. A implantación dun museo como este dinamiza completamente a zona e convértese nun motor da economía. En Europa hai moitos exemplos que confirman este punto de dinamización cultural e económico. Tamén é moi importante a nova tendencia de museos pouco estáticos.

O noso museo pódese definir como ocio cultural familiar. Falamos de ocio porque a un museo tense que ir a pasalo ben, a compartir, mesturarse co patrimonio, facer actividades e que a cultura se perciba sen case decatarse. Outra das cousas máis importantes do noso proxecto é que o ocio sexa familiar, que non sexa para un extracto social único senón que haxa unha dinámica museolóxica para que poida gozar o neno de dous anos e o señor de cen. Esa é a finalidade que, como vedes, non é pouco ambiciosa.

> "A implantación dun museo da automoción dinamiza completamente a zona e convértese nun motor da economía"

Diversas pezas da colección Jove

SM: Hai algunha forma de ver a colección na actualidade?

A.J.: Hai unhas naves cos fondos da Fundación. Non deixa de ser un garaxe, non podes andar entre os vehículos, e non queremos que as persoas se queden coa percepción dun garaxe de automóbiles. Os vehículos son o fío pero tamén está a arte, a historia, a tecnoloxía… Todos os condicionamentos socioculturais

Ángel Jove participa habitualmente na concentración de Compostela Monumental

van ser fíos condutores, como tamén é a tradición. Somos unha fundación galega polo que tamén está moi ligado ao noso sentir como galegos.

SM: Cal sería o vehículo que máis che gustaría ter na colección?

A.J.: Levo unha tempada seguindo a un Detroit eléctrico de 1902, que agardo ter axiña. Esta é a meta máis importante que estou a negociar nestes intres. A automoción vai evolucionando e atopámonos nun rexurdir dos coches que sobresaían hai un século na competición e marcando récords en todo, que son os eléctricos. Queremos mostrar toda esta historia.

Se me fixeran esta pregunta hai uns catro anos respondería co nome doutro coche, o único que sabemos que existe que se realizou en Galicia. Agora, como xa o temos, pasamos a outros obxectivos. Os obxectivos son tan variables, como o tempo que tardamos en conseguilos.

> "Os coches antigos de 1910 e incluso vehículos do século XIX precisan dun tipo de eventos e concentracións singulares"

SM: Motores de combustión, híbridos, eléctricos... Por onde pode ir o futuro?

A.J.: Non podemos seguir consumindo combustibles fósiles a este ritmo e deben existir alternativas. Somos o suficientemente intelixentes para crear alternativas que a día de hoxe aínda non existen. Realmente o que me gusta é mostrar a historia, non teño bólas de cristal para ver o futuro.

Si me gustaría apuntar que despois da crise dos anos 30 había un problema coa uva en Francia, que non se vendía, e fixéronse biocombustibles con ela. Enténdese o que quero dicir? A necesidade forza o ser humano a sacar o mellor de si. Confío nese ser humano.

SM: Galicia é unha comunidade con moita afección ao motor. Ao nivel dos coches clásicos e históricos existe un grande ambiente. Que nivel consideras que existe?

A.J.: Dispoñemos dun patrimonio tremendamente interesante. A reflexión é cara os organizadores de eventos de vehículos históricos. Os coches antigos de 1910 e incluso vehículos do século XIX precisan dun tipo de eventos e concentracións singulares. É difícil para un organizador confinar vehículos preguerra, posguerra… O ideal é que houbese eventos máis concretos. Aínda que recoñezo que é un tema moi complicado. Valoro moito o esforzo de todas as persoas implicadas neste tipo de organizacións, que é tremendo.

Citroën celebrou o seu centenario no Jarama

Citroën celebrou o seu centenario mirando a súa historia e as súas achegas á mobilidade con orgullo e preparando un futuro sostible. Na súa festa de aniversario no Circuíto do Jarama, a marca uniu os modelos que cimentaron a súa lenda, empezando co Tipo A de hai un século, coas innovacións da súa gama actual, ademais de invitar ás persoas que conducen vehículos da marca do dobre chevrón de todas as épocas a expoñer o seu automóbil e compartir a súa experiencia.

O Circuíto do Jarama converteuse nun auténtico museo do automóbil, coa exposición dos modelos máis lendarios da historia da marca. Os visitantes puideron contemplar o Tipo A, o primeiro Citroën, xunto aos Traction Avant 11 e 15, o bohemio 2CV, o Méhari ou o GS, que popularizou a suspensión hidropneumática no noso país.

Unha visión cara a nostalxia na que tamén puideron participar as persoas que conducen modelos da marca. Varios centenares de eles non dubidaron en participar nunha concentración de vehículos Citroën de todas as épocas. Un total de 142 vehículos clásicos, mantidos en orde de revista, puideron contemplarse no Jarama.

Neste evento tamén estiveron expostos vehículos de competición que entraron na lenda dos deportes do motor nos últimos 100 anos, como o Citroën BX 4TC, o Xsara WRC, o C3 WRC ou o C3 R5, co que Pepe López compite no Supercampionato de España de Ralis.

A celebración do centenario de Citroën tamén foi unha cita para toda a familia. No paddock do circuíto púidose gozar dunha zona de actividades infantís, música en directo, food trucks e postos de merchandising da marca.

25 DE XULLO

DÍA DE GALICIA

"Moito que festexar, moito máis que vivir!"

galicia calidade

XUNTA DE GALICIA

FESTEXA GALICIA

Xacobeo 2021

A marca do tridente celebra o 50º aniversario deste modelo

Maserati Indy Coupé

■ REDACCIÓN| Texto ■ ARQUIVO SPRINT MOTOR| Fotos

O construtor italiano de automóbiles deportivos Maserati ten un referente histórico neste mes estival. O primeiro de xullo de 1969 é unha data importante na historia de Maserati despois de que foi o día no que o primeiro Indy abandonaba a histórica sede da Casa do Tridente en viale Ciro Menotti 322 en Módena para ser entregado en Suíza. O vehículo foi enviado ao que era entón importador de Maserati "Martinelli e Sonvico" en Chiasso. Poucos días despois o Indy, de cor "Ouro metallizzato" con interiores en pel marrón, pasou a mans dun empresario helvético amante dos deportivos italianos.

> "En 1968 o Maserati Indy foi presentado no Salón de Turín

Presentación en Turín en 1968

Para moitos estudosos o ano 1968 foi o punto de inflexión que marca o abandono da modernidade e o comezo dun mundo posmoderno rexido por uns medios de comunicación nos que a televisión, que xa se empezou a transmitir vía satélite, comezou a servir o espectáculo a domicilio. Ou, como dixeron moitos na aquela época, o cine na casa. Un ano no que cambiaron moitos valores, actitudes e modos e xeitos de entender a vida. Ao mesmo tempo, un ano que plantou a semente dun mundo mellor.

Pois precisamente nese extraordinario 1968 o Maserati Indy foi presentado no Salón de Turín, no stand de Carrozzeria Vignale, e causou sensación entre o público asistente. As liñas mestras deste automóbil italiano deixaron extasiados os afeccionados aos deportivos que pasaron polo seu stand. O ano seguinte debutou oficialmente no stand de Maserati no Salón de Xenebra. En 1968 Maserati producía 700 vehículos, o mellor resultado xamais antes alcanzado pola Casa do Tridente dende a apertura da planta de produción de Módena. A gama Maserati no ano 1968 estaba formada polo Ghibli, México, Mistral, Quattroporte e Sebring. Nese mesmo ano, Maserati alcanzara o 43 por cento de cota de mercado no segmento "máis de 3.500 cc" en Italia.

> "As grandes superficies acristaladas do Indy son unha das súas características principais

Unha nova proposta

Para lles dar resposta ás demandas dos seus clientes, que reclamaban un vehículo cómodo, habitable e con carácter deportivo, Maserati decidiu desenvolver un novo modelo. Tomaba así forma o proxecto AM116 (Alfieri Maserati 116): o deseño confióuselle a Carrozzeria Vignale co obxectivo de desenvolver un cupé de catro prazas que ofrecese comodidade, altas prestacións e un deseño innovador. O resultado final levou ao nacemento do Indy, bautizado así para recordar as prestixiosas vitorias do

Maserati 8CTF nas 500 Millas de Indianápolis nos anos 1939 e 1940.

O Indy caracterizábase polas súas grandes superficies acristaladas, que daban unha gran visibilidade, evitando ángulos mortos e dotando ao mesmo tempo ao vehículo dunha extraordinaria aerodinámica. Eran numerosos os detalles que destacaban o seu carácter deportivo, como os faros escamoteables, verdadeiras iconas deportivas da época que caracterizaban ao frontal xunto ás tomas de aire situadas por debaixo do sutil parachoques. Outro elemento particular era a liña da cola truncada, que representaba o particular agarimo co que foi realizado polo estudo da eficiencia aerodinámica.

Durante o primeiro período de produción, o motor era un oito cilindros en V de 4.136 centímetros cúbicos, de 88 milímetros de cilindro por 85 de carreira. A alimentación estaba dirixida por catro carburadores Weber 42 DCNF e un só acendido transistorizado con batería e distribuidor. De serie o cambio era manual de cinco velocidades, e está dispoñible un cambio automático só baixo pedido. A potencia era de 260 cabalos e a velocidade máxima alcanzaba os 250 km/h.

No ano 1970 o Indy ofrecíase tamén con motor de oito cilindros en V de 4.719 centímetros cúbicos, dotado dun novo sistema de aceso electrónico realizado por Bosch. A potencia máxima alcanzaba os 290 cabalos e a velocidade máxima era de 280 km/h. A partir do ano 1971, ás anteriores motorizacións engadíase agora o motor de 4.930 centímetros cúbicos cunha potencia de 300 cabalos e que dende o ano 1973 permaneceu como o único propulsor dispoñible.

Equipamento

O Maserati Indy dispoñía dun grande equipamento de serie: asentos de pel, antirroubo automático, volante regulable, cristal térmico, ventás con regulación eléctrica e escurecidas, asentos dianteiros reclinables e con repousacabezas e faros de iodo. Sobre pedido dispoñible tamén o cambio automático, dirección asistida e autorradio. A partir de 1973 engádese o aire acondicionado de serie.

Curiosidades

En total, do 1969 ao 1975, foron 1.102 os modelos Indy producidos na planta de Módena. Entre os seus afamados clientes atopábase Abdorreza Pahlavi, irmán do Sha de Persia, quen

> “En 1968 o Maserati Indy foi presentado no Salón de Turín

en 1974 pediu un Indy con diversos opcionais entre os que destaca o teito abatible. O vehículo preparouse seguindo os requisitos do prestixioso cliente e foi entregado na sede de Maserati en Módena en febreiro do 1975. O vehículo aínda existe na actualidade e forma parte dunha colección privada.

Características técnicas do Maserati Indy:

Período de produción: 1969-1975
Chasis: semiportante con chasis auxiliar dianteiro
Motor: oito cilindros en V de 90°
Cilindrada: de 4.136 cm^3 a 4.930 cm^3
Potencia: de 260cv a 300cv
Cambio: mecánico de cinco velocidades; baixo pedido automático Borg Warner de tres relacións
Sistema de freado: discos autoventilados con servofreo
Peso: de 1.500 kg a 1.650 kg
Velocidade máxima: de 250 km/h a 280 km/h

III Rali de Tierra Ciudad de Astorga (Supercampionato de España /CERT)

Non hai catro... sen cinco

Tras sufrir unha inspección o ano pasado, Astorga ascendía ao nacional de terra e á par contaba para o Supercampionato. Como se agardaba, moita calor no corazón da comarca da Maragatería, o que ocasionou un rali seco e con moito po, con treitos moi rápidos e que gustaron a todos os participantes. No eido deportivo, Xevi Pons non deixou que ninguén lle fixese sombra, cimentando unha vitoria, a quinta do exercicio, na parte matinal da proba.

■ MIGUEL CUMBRAOS TEXTO E FOTOS

Por terras maragatas

Baseada en tres especiais, a dobre paso, salvo a primeira a tres, xunto cun curto treito espectáculo no centro de Astorga para rematar, a proba leonesa arrincou con dous *scratchs* por parte de Pons, que chegaba aquí con catro vitorias consecutivas na terra estatal. O seu principal rival, o madrileño con raíces galegas Pepe López, contratacou na terceira crono, pero o de Manlleu non quixo sorpresas, marcando dous novos mellores tempos e afianzándose así o seu triunfo. Atacando a fondo pola tarde, o ourensán Javier Pardo foi o máis rápido no dobre paso pola especial C, sendo o cántabro Pernía o máis veloz no treito urbano.

Noutra orde de cousas, Villanueva situouse cuarto, sabedor o madrileño-ourensán cales eran as súas *chances*. O de Boyacá precedeu ao citado Pernía, que volvía á terra aos mandos do Hyundai que utiliza en asfalto. Astorga contaba igualmente para a copa RMC N5, onde, como acontecera en Ourense, venceu o llanisco Tamés, para a opción R2, onde o mellor foi Sergi Francoli, que tamén liderou a BKR2. Igualmente Martín e Quijada mandaron respectivamente nas variantes Kobe N3 e Dacia Sandero. Un total de 40 equipos finiquitaron unha moi dura proba, con altísimas temperaturas dentro e fora dos vehículos.

Outros estranxeiros presentes en Astorga foron caras máis coñecidas dos afeccionados españois. Estamos a falar do portugués Diogo Salvi, que con Hugo Magalhaes, rematou décimo cun Skoda. Por outra banda, o italiano Dedo, copilotado por Barone, terceiro co seu Clio na opción RMC N5.

Un curto treito urbano, de 550 metros, pechou o rali, debuxado no corazón de Astorga, por detrás do palacio episcopal feito por Gaudí e da catedral de Santa María. O máis rápido, mesturando espectáculo e eficacia, foi Pernía, quinto na xeral final.

As características da proba obrigaron a certos cambios no emprazamento do rali, vista agora a súa puntuabilidade nacional. O principal foi a situación da zona de asistencias, que pasou a dúas rúas do polígono industrial, nas aforas da vila maragata. A cerimonia protocolaria de saída, na tarde-noite do venres, tivo lugar no emblemático marco da praza do concello.

Presencia exótica do piloto quatarí Abdulaziz Al-Kuwari, copilotado polo británico Marshall Clarke. O seu Fabia R5 preparouno o equipo catalán *MC Racing*, co cal corre o campionato de ralis de Oriente Medio. Al-Kuwari, subcampión do mundo no WRC2 do 2015, fixo un rali de menos a máis, rematando finalmente sexto.

Accidentes e avarías mecánicas cortaron o avance de diversos equipos. Destacar, entre outros, os abandonos de Eizmendi, Forès, Marbán, Sansegundo, Beloki, os galegos Castro e Vigo ou Jordi Nualart, este último obrigando á entrada da grúa e a neutralización do primeiro paso polo treito C, ao bloquear co seu 208 o paso do resto de participantes.

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:

López intentouno todo, pero só poido ser segundo

Pons, máis líder na terra: cinco vitorias en cinco ralis

O asturiano Tames volveu vencer a copa RMC N5

Gran rali do alaricano Pardo, terceiro co seu Skoda Fabia

Triunfo na propulsión traseira para o Porsche dos irmáns Vallejo

rebaixas de Verán
Compostela Monumental
COMERCIO DO CASCO HISTÓRICO
XUNTA DE GALICIA
galicia o bo camiño
Deputación DA CORUÑA
CONCELLO DE SANTIAGO
cocahi

Clasificación Xeral

Posto	Piloto	Vehículo
1º	XAVIER PONS	Skoda Fabia R5
2º	JOSE Mª LÓPEZ	Citroën C3 R5
3º	JAVIER PARDO	Skoda Fabia R5
4º	ALEXANDER VILLANUEVA	Skoda Fabia R5
5º	ALEJANDRO SURHAYEN	Hyundai i20 R5
6º	ABDULAZIZ AL-KUWARI	Skoda Fabia R5
7º	ALFREDO TAMES	Ford Fiesta N5
8º	EDUARDO PONS	Skoda Fabia R5
9º	JUAN C. QUINTANA	Citroën DS3 N5
10º	DIOGO SALVI	Skoda Fabia R5

Francoli foi o mellor entre os R2 co seu Peugeot 208

Martín e Sánchez lideraron a oferta Aygo

O BMW de Martínez e Rodríguez foi o primeiro Proto na chegada

O apartado de Históricos foi cousa dos galegos Pérez e Pasero

Quijada triunfou entre os Dacia

24+ Rali do Cocido (Campionato de España de ralis de asfalto–CERA)

Ares acerta

■ MIGUEL CUMBRAOS Texto ■ TOMÁS CUMBRAOS DÍAZ e MC Fotos

A segunda manga do CERA en Galicia, dende o 2018 contando para el e agora no mes de xuño, non defraudou ás expectativas de emoción, pese a non dispor dunha lista de inscritos moi numerosa e con menos público do habitual nas estradas. No que atinxe ao resultado, Iván Ares aproveitou as circunstancias e tras correr moito cando López estaba na proba, levou unha merecida vitoria, cimentada de forma máis relaxada na parte vespertina do rali.

Clasificación Xeral

Posto	Piloto	Vehículo
1º	IVÁN ARES	Hyundai i20 R5
2º	ALEJANDRO SURHAYEN	Hyundai i20 R5
3º	JAVIER PARDO	Suzuki Swift R+ N5
4º	JOAN VINYES	Suzuki Swift R+ N5
5º	FÉLIX MACÍAS	Subaru WRX STi
6º	ÓSCAR SARABIA	Suzuki Swift Sport 1.4
7º	DAVID CORTÉS	Suzuki Swift Sport 1.4
8º	JUAN C. CASTRO	Suzuki Swift Sport 1.4
9º	JOSÉ F. RICO	Suzuki Swift Sport 1.4
10º	DANIEL CASTRO	Peugeot 208 VTi R2

Ata 36 clasificados

Unha picada retrasouno pola mañá pero foi recuperando terreo e presionando a López. O madrileño saíuse no segundo paso por Saborida e a partir dese momento Ares veu máis preto o seu obxectivo, que non era outro co triunfo tralo "cero" de Ourense. Lalín veu a segunda vitoria do de Cambre, tras gañar en Tenerife.

Sabedor de que quizais estaba un paso por detrás dos dous tenores presentes, Pernía xogou a carta da regularidade e conseguiu a segunda praza co seu Hyundai, manténdose na pelexa pola cabeza do CERA.

Lalín deu a Pardo o que non puido obter na proba de casa, Ourense. O de Allariz asinou unha completa carreira, superou ao seu compañeiro de cores, rematando terceiro e liderando entre os coches N5.

Facendo un rali tranquilo e sabedor das diferenzas mecánicas cos de diante, o ourensán Félix Macías, amosando nova decoración no seu Subaru, rematou nun brillante quinto posto.

Como acontecera no asfalto ourensán nova demostración do cántabro Sarabia na Copa Suzuki. O de *Race Seven* dominou aos seus rivais e logrou o sexto absoluto.

Aínda en proceso de adaptación do Saxo ao Fiesta, o asturiano Nacho Braña liderou o apartado R2 co seu Ford.

Co seu habitual ZX Kit-Car (na imaxe, no pasado Rali de Ourense) Vázquez e Rodríguez dominaron o apartado denominado Cocido Legend.

32º Rali Cidade de Narón / 8ª Subida a A Pontenova

Aproveitando as ocasións

■ MIGUEL CUMBRAOS| Texto ■ SPRINT MOTOR / TOMÁS CUMBRAOS DÍAZ E MC| Fotos

Daba a impresión de que nos ralis precedentes (A Coruña, Noia e Rías Baixas) lago Caamaño non atopaba o ritmo de carreira axeitado, que non se achegaba aos tempos de Senra e Meira. Pero en Narón, cuarta manga do exercicio, todo cambiou. Un veloz andar e a sorte ao seu favor (outras veces, ao contrario) deulle o primeiro triunfo do ano. No outro eido, o galego de montaña que visitaba a localidade lucense da Pontenova (na quinta manga do ano) segunda carreira para Jacobo Senín coa súa nova barqueta. Venceu... por dez milésimas.

Dende o primeiro treito Caamaño estivo "na pomada" da vitoria. Correu moito e beneficiouse dos problemas de freos de Senra e de certos inconvenientes de Meira para asinar unha máis que merecida vitoria.

Como vén sendo habitual gran rali da dupla Cagiao-Blanco, saldado cun brillante cuarto posto e primeiro N5.

Na opción AMF, vitoria para Joaquín Pérez (na foto). Outro Peugeot, o de Cabezas levou o Volante FGA, mentres que Estévez reinaba na Iniciación Recalvi.

A Top Ten Pirelli volveu a amosar interesantes pelexas polo triunfo entre varios pilotos. Finalmente foron os irmáns Iglesias quen levaron ao gato á auga, liderando López Lence na variante B.

Tras visitar Marín, O Carballiño, Oia e Dumbría, o galego de montaña citouse na localidade lucense da Pontenova. Apretadísimo triunfo de Jacobo Senín, na súa segunda carreira coa barqueta Norma ex-Iraola.

Volvendo ás carreiras cun novo monopraza (o seu quedou destruído nun incendio, igual que o camión e o Lotus do seu pai) Alexis Vieitez rodou ao límite co Dicode e quedou a un suspiro do seu primeiro triunfo nesta carreira.

Impoñendo os moitos cabalos do seu Lamborghini, o asturiano López Fombona mandou, aos seus 68 anos, entre os turismos.

A regularidade foi liderada pola parella ourensá Suárez-Magdaleno.

43º Rali de Avilés–Campionato de España de Históricos

Chegar, ver, vencer

■ MIGUEL CUMBRAOS| TEXTO E FOTOS

Dímonos unha volta por Asturias –que guapa yes!– para asistir ao nacional de históricos, nun momento de considerables "vacas fracas". E na cita avilesina, terceira do exercicio, primeira comparecencia para todo un veterano como Dani Solá, que venceu aos mandos dun BMW M3, copilotado polo llanisco Álex Noriega.

Clasificación Xeral

Posto	Piloto	Vehículo
1º	DANIEL SOLA	BMW M3
2º	MARCOS GARCÍA	Ford Sierra RS Cosworth
3º	FRANCISCO LÓPEZ	Ford Escort RS2000 (MK I)
4º	IGNACIO J. DÍEZ	Peugeot 205 GTI
5º	FRANCISCO CASAS	Porsche 911 SC
6º	LUIS M. DE LA MORENA	Lancia Rally 037
7º	PABLO BIEDMA	Renault 5 Turbo
8º	JUAN C. CASTRO	Volkswagen Golf GTI Typ 17
9º	RAFAEL OLIVERO	Ford Sierra RS Cosworth

Ata 36 clasificados

Facendo unha pausa nas súas funcións como preparador da estrutura *MC Racing*, Dani Solá pilotó un M3 de *AutoLaca* para conseguir unha doada vitoria, vendo como os principais rivais quedaban polo camiño.

Correndo preto de casa, Tineo, Marcos García cumpriu de novo co seu espectacular Sierra, rematando segundo e sendo o mellor dos pilotos astures.

De novo no certame, o lucense de Castroverde, López Rivas mandou entre os Pre81 e acadou a terceira praza final co seu efectivo Ford Escort.

O precioso Córdoba WRC do local Aldo de Alberto levou a categoría 5, marcando pola mañá os mellores tempos, pero non entrando por regulamentación na xeral absoluta do CERVH.

O belo Porsche 944 de Verdaguer-Mora liderou o apartado de Regularidade Nacional.

No apartado de Regularidade Sport novo triunfo do Escort RS 2000 de Jorge Gorroño.

Muniente e Diego Vallejo volveron a xuntarse neste rali como... 20 anos antes, pero a mecánica do seu 309 dixo basta despois do terceiro treito do día.

Estreando un Sierra Cosworth, feito por el mesmo, o lucense Javier Fernández volveu ás carreiras doce anos despois, rematando noveno.

NUEVOS HORIZONTES

NUEVO LEXUS UX 250h HÍBRIDO POR 29.900€ *

Financiando con Lexus Privilege

El nuevo **Lexus UX 250h** desafía todo lo anterior. Su tecnología 100% híbrida autorrecargable y su rompedor diseño son la expresión de una fuerza inconfundible, capaz de desafiar nuevos horizontes.

Descubra más en www.lexusauto.es

135 kW 184CV. 4,1 l /100km. – CO_2 94 g/km. (NEDC).
5,3 l/100km. – CO_2 120 g/km. (WLTP). NOx: 0,0007 g/km.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

*Lexus UX 250h Business MY19. PVP recomendado: 29.900€ por financiar con Lexus Privilege. Entrada: 6.322,30€. TIN: 7,95%. TAE: 9,18%. 48 cuotas de 250 € / mes y última cuota (valor futuro garantizado): 19.314,79€. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 648,39€. Precio Total a Plazos: 37.637,09€. Importe Total de Crédito: 24.226,09€. Importe Total Adeudado: 31.314,79€. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 20.000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su UX 250h Business MY19 por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional, 3 años de garantía o 100.000 km. (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 31/07/2019. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO_2 de UX 250h Business MY19: Emisiones de CO_2 Ciclo mixto WLTP - Emsiones de CO_2 Ciclo Combinado NEDC: 120 g/km - 94 g/km. Consumo de combustible ciclo mixto WLTP - Ciclo combinado NEDC: 5,3 l/100 km - 4,1 l/100 km. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO_2 , se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos la normativa europea, sobre cada versión de motorización y equipamiento.