BMW C 400 GT: Unha asiática de luxo en Baviera

SPRINT MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [AGOSTO 2020] Nº 279 - ANO XXV www.sprintmotor.com

Jeep Compass 150cv

Cada vez máis europeo

e-Soul: **Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 15,6-15,7. Emisiones CO_2 WLTP (g/km): 0.** e-Niro: **Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 15,3-15,9. Emisiones CO_2 WLTP (g/km): 0.** XCeed PHEV: **Emisiones CO_2 combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 29-31. Emisiones CO_2 combinadas ponderadas WLTP (g/km): 32-38. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 1,4-1,7.** *Consultar manual de garantía Kia.

KIA
The Power to Surprise

COMPOSTELA CONCESIONARIO

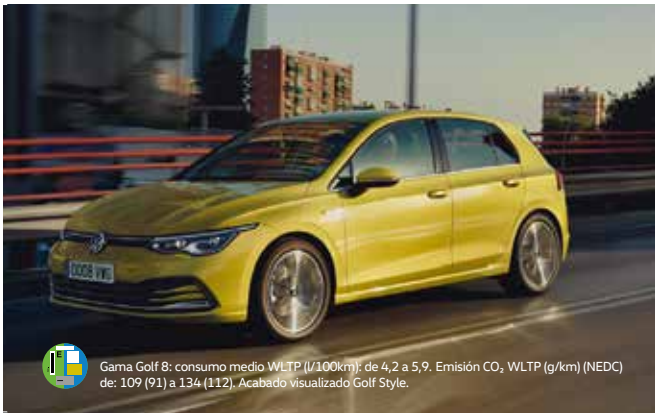
Avda. Isaac Peral, 4. Pol. Ind. del Tambre
15890 Santiago de Compostela
Tel.: 981 30 71 46

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.: 637 047 700

www.compostelaconcesionario.es

COMPOSTELA CONCESIONARIO



Golf 8
Tu vida, tu Golf

Yáñez

Algunos lo llaman el mito, la leyenda o el coche que todos los coches querrían ser. Pero existe una forma aún más grande de llamarlo. Como el coche de tu primer beso, el coche de tus roadtrips o la nave espacial que te llevaba al colegio. Contigo es muchomás que un coche. Es lo que vivirás en él. Nuevo Golf.
Gama Golf 8 con motores eTSI y tecnología Mild Hybrid

www.yanez.es - info@yanez.es

Yáñez Viaducto de la Rocha, 30 - Tel. 981 530 366 - 15899 Santiago de Compostela

SUMARIO

+

6 O AZUL FERMOSO DE OPEL
NOVOS M550I XDRIVE, M5 E M5 COMPETITION
NOVO GOLF 8 R-LINE
7 NOVO CUPRA ATECA 2020
NOVO DESEÑO PARA O STINGER
8 SKODA ENYAQ IV
MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC E GLA 45 S 4MATIC+
10 ACTUALIZACIÓN DO TIGUAN, AGORA MÁIS TECNOLÓXICO E CONECTADO
11 NOVO FIAT 500 ELÉCTRICO "EDICIÓN"
SLAVIA, UN PROTOTIPO FEITO POLOS ESTUDANTES DE SKODA

SECCIÓNS

EDITORIAL	3
DÚAS RODAS	4
GALICIA	5
PROBA	16
RETRO-VISOR	26
COMPETICIÓN	28
DO LAPIS AO TECLADO	31

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, Nacho Carballeira

Deseño e maquetación:
Juan Feáns

SPRINT MOTOR:

SPRINT MOTOR

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

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

EDITORIAL

Un novo tempo, unha nova cabeceira

Como podedes ver na portada da revista, este mes estreamos unha nova cabeceira. Cremos que é un bo momento para facer este cambio, que para nós é moi importante. Unha renovación que consideramos oportuna.

Primeiro, porque despois de máis de vinte anos coa mesma cabeceira aplicamos o dito de «renovarse ou morrer». Segundo, porque cremos que é un deseño moito máis actual. Por certo, obra do deseñador gráfico Carlos Lozano. E terceiro, porque temos claro que é un bo momento para encarar esta década que comeza neste ano. Pois o período 2020-2030 será espectacular, diferente a todo o coñecido ata agora pola humanidade no mundo da automoción e noutros moitos apartados, comezando por un confinamento mundial, debido a unha pandemia, que marca claramente o que significa a globalización.

O confinamento popularizou o teletraballo, unha porta que levaba aberta hai moitos anos, pero que moita xente non cruzara ata ese momento ou que tiña medo de atravesar. Case era unha cousa só ao alcance das grandes empresas e dalgunhas administracións públicas (estas sempre algo atrasadas, agás Facenda). Así e todo, e como di o refrán «a necesidade obriga», foron moitas as persoas que tiveron que poñerse a teletraballar dende o seu propio domicilio. Basicamente, necesitabamos un ordenador (que case temos todos na casa), unha rede wifi (que tamén está dispoñible na maioría dos fogares) e as directrices dun mando orgánico da nosa empresa, ou de nós mesmos se somos *freelance*, para realizar unha xornada laboral diferente.

En canto á automoción, este ano marcará un claro punto de inflexión na venda de automóbiles no noso país. Por unha banda, pola cifra de unidades comercializadas, marcada inicialmente pola tendencia á electrificación e ao desconcerto dos usuarios sobre que motorización elixir e, por outra, á radicalización das vendas (á baixa) ocasionada polo efecto do coronavirus.

Nesta década revolucionaria veremos como o coche eléctrico e as enerxías limpas se impoñen. Non queda outra! Os grandes grupos automobilísticos que ata o momento estiveron escapándolle á transformación verde, agora están baixo presión polo cambio do mundo cara ás enerxías limpas, polos datos do fabricante de coches eléctricos Tesla (que xa é a marca de automóbiles co maior valor bolsista do mundo) e polo xigante chinés que viu claramente a necesidade de implantar, urxentemente, os vehículos eléctricos para que as súas cidades nos estean impregnadas dunha grave contaminación que agrava a saúde da súa cidadanía.

Nunhas recentes declaracións do conselleiro delegado de Iberdrola, José Ignacio Sánchez Galán, dicía que «se o goberno adiantase os plans de enerxías renovables de 2025 a 2022, se crearían no país uns 300.000 empregos». Dentro deste plan está, entre outras cousas, a implantación de milleiros de puntos de recarga para vehículos eléctricos. Algo que lle daría un gran pulo aos coches 100% eléctricos. Aínda máis se vai acompañado nos próximos tempos doutras vantaxes fiscais e de mobilidade para os automóbiles con este tipo de propulsión. Todo indica que o camiño que hai que percorrer está cada vez máis claro.

Nós, como xa temos dito outras veces, queremos estar con todos vós percorrendo o próximo treito dese futuro camiño (2020-2030), que estamos plenamente convencidos que estará máis próximo á ciencia ficción ca a realidade. E nada mellor ca unha nova cabeceira de *SPRINT MOTOR* para comezar a percorrelo. Acompañádenos!

As competicións de ciclismo volveron

■ MIGUEL DEL MORTIROLO | TEXTO E FOTO

O mes de xullo significou a volta a competición dos equipos galegos.

Os equipos masculinos, Vigo-Rías Baixas, Supermercados Froiz, Aluminios Cortizo e Club Ciclista Vigués disputaron en xullo a Volta a Zamora, onde Samuel Blanco (Supermercados Froiz) rematou na segunda posición da clasificación xeral.

Tamén se disputaron os Trofeos Ayuntamiento de Zamora e San José, onde tamén houbo presenza galega.

Faltaban dous equipos por debutar despois da pandemia o Louriña Cycling Team e o Cycling Galicia Aluminios Alca – Guerciotti e fixérono na proba, Xacobeo 2021, que organizou en Gondomar o equipo Vigo - Rías Baixas. O seu gañador foi Felipe Orts do equipo galego Gsport Team. Nesta proba participaron todos os equipos galegos.

As carreiras femininas tamén volveron, e fixérono con dúas probas UCI, a Clásica Feminina Navarra e a Durango - Durango Emakumeen Saria, onde participou o equipo pontevedrés Farto - Aguas do Paraño. Todas as ciclistas tiveron que pasar unha proba PCR para poder participar. A semana seguinte o equipo Farto - Aguas do Paraño tamén participou en dúas probas do Torneo Euskaldun feminino. Parece que pouco a pouco o calendario estase recuperando.

O día 30 de agosto disputarase a Lalín Bike Race que este ano será Campionato de España de Mountain Bike Marathon. A saída esta prevista as 9 horas e a chegada será sobre as 14 horas.

En setembro está previsto que se dispute a Volta a Galicia de estrada do 17 o 20, se todo evoluciona ben.

R 18 Dragster

O deseñador de motos personalizadas Roland Sands espiu á BMW R 18 para crear unha *dragster* de liñas rectas co motor bóxer, a R 18 Dragster. O equipo creou unha obra mestra construída en torno ao impresionante Big Bóxer de dous cilindros, dando renda solta á súa creatividade no proceso.

A historia persoal de Roland Sands serviu como fonte de inspiración para o seu traballo nesta moto. "Cun motor que é tan visiblemente a peza central, inmediatamente pensei nos coches musculares. A miña familia sempre foi partidaria de ir rápido e o meu pai era piloto de *dragsters*, así que pensei que o esencial era dar forma a unha moto para ir rápido nunha pista recta", explicou o deseñador.

Coa nova R 18 BMW presentaba a primeira moto da marca para o segmento cruiser en abril de 2020. Baséase en modelos ilustres como a R 5 e volve centrar a atención esencial na moto: tecnoloxía purista e sen adornos e o motor bóxer como centro do pracer de condución. O Big Bóxer continúa a liña de motores bóxer tradicionais refrixerados por aire que inspiraron a condución das BMW.

Novo *look* para o Metropolis

En 2020, a Peugeot Metropolis cambia de *look*, 7 anos despois da súa aparición. Completamente redeseñado, volve con formas máis afiadas e liñas máis angulosas. O león, a súa figura emblemática, está presente en bastantes detalles, como as gadoupas na parte traseira do vehículo e os cabeiros na parte frontal... sutilmente reflectidos mediante liñas luminosas.

Ao igual co modelo Pulsion 125cc, este novo *scooter* de 3 rodas está equipado cunha conectividade mellorada: a aplicación «Peugeot Motocycles» ofrece ao condutor indicacións de navegación en tempo real, telefonía e información de seguridade.

O Metropolis é un vehículo de gama alta que combina a potencia dun motor de 400cc coa estabilidade do formato de tres rodas. Á venda en setembro.

Peugeot lanza a súa gama de bicis eléctricas Crossover

Peugeot comercializa 6 bicis con asistencia eléctrica (e-Bikes) Crossover, que teñen as características das bicis todoterreo. O deseño das bicicletas Crossover eT01 (e=electric, T=trekking) é elegante, grazas á súa batería Bosch PowerTube integrada no bastidor. Os motores Bosch de alto rendemento e os seus anchos pneumáticos reforzan as súas capacidades todoterreo.

Peugeot eT01 Crossover D9, modo Sport ou Mixto. Esta e-Bike aventureira séntese cómoda por camiños empinados co seu motor Bosch Active Line. A súa batería ten unha autonomía de ata 110 km.

Quedada de Zetas: Ruta dos Miradoiros

■ IÑAKI BALIÑO | TEXTO E FOTO

O un de agosto un grupo de entusiastas dos modelos Z de BMW reuníronse para levar a cabo a primeira quedada de Zeteros galegos, facendo a Ruta dos Miradoiros.

O tempo non podía ser mellor para gozar destes preciosos coches que encarnan como poucos a esencia do *roadster* clásico. O día comezaba cunha sensación primaveral que facía tremendamente desexable a idea de subirse a un destes caprichos, e gozar ao máximo das marabillosas estradas que se debuxan a través da variada e espectacular xeografía galega.

Arrincando en Santiago de Compostela, a primeira parte da Ruta discorría por zonas agrícolas e gandeiras próximas ás poboacións de Negreira, Serra de Outes e Piñeiro do Val. Estradas de preciosas trazadas entre prados combinadas con zonas viradas entre bosques, onde os Z teñen o seu hábitat natural. Despois cara ao mar... E o primeiro punto e seguido do día: o Miradoiro de Loureda. Os Zetas pasan a escasos metros de enormes aeroxeradores, movidos por un vento incesante que tamén azouta a Costa da Morte; e, por fin, pouco despois de iniciar unha baixada de vertixe, un dos miradoiros máis espectaculares de Galicia, dende o que se goza dunha paisaxe sobrecolledora: a praia de Carnota. Tras as obrigadas fotos, os comentarios con sorriso acerca do divertido do percorrido ata o momento e os clásicos cambios de impresións sobre as características e aspectos dos coches, a seguinte parada non podía ser outra que Ézaro. Pero antes hai que seguir baixando ata o nivel do mar, poñendo a proba pastillas, discos e caixa de cambios. O Miradoiro de Ézaro esperaba desafiante, un lugar imprescindible para visitar; e onde os coches, coas súas diversas motorizacións, que ían dende o 1.8 dun veterano Z3, ata os 3.0 do único cupé presente e de varios Z4, tiveron que espremer os seus motores para superar treitos con desniveis próximos ao 30%. Máis fotos, máis sorrisos, máis conversas… e fame!

Tras o xantar e os cafés, preto de Santa Comba, os motores BMW de 4 e 6 cilindros espertaron da sesta, e os Zeteros puxeron rumbo suroeste para dirixirse á Ría de Muros e Noia por unha excelente estrada de montaña. Parada obrigatoria no Miradoiro das Paxareiras. Xa abaixo, na ría, os Zetas dirixíronse dende Noia ao Miradoiro da Curota.

Aínda que as circunstancias especiais deste ano trastornaron os plans de moitos Zeteros, o resultado desta Ruta dos Miradoiros foi tan gratificante e espléndido que xa están a preparar a seguinte, posiblemente no outono. Ata a próxima!

Récord en Vigo: 14,1 millóns de vehículos producidos

Un novo Peugeot e-2008 é o vehículo 14,1 millóns producido no Centro de Vigo de Groupe PSA dende que iniciou a súa actividade, no ano 1958. De cor Azul Vertixe, o vehículo millonario está equipado con motor eléctrico 100 kW (136cv) e ten como destino o mercado nacional, concretamente a cidade de Barcelona.

Dende que se iniciou a produción en serie deste modelo eléctrico, en febreiro de 2020, saíron das liñas de produción da planta da cidade olívica preto de 4.000 unidades.

Un dos principais cambios que fixo posible esta rápida transición cara á mobilidade eléctrica foi a implantación de plataformas modulares multienerxía do Grupo que permiten producir nunha mesma liña de produción versións térmicas e electrificadas, así poden adaptarse rapidamente ás fluctuacións da demanda de vehículos por parte dos clientes.

O azul fermoso de Opel

Cando un Opel Grandland X híbrido enchufable circula en modo eléctrico, non só está libre de emisións e de silencios, tamén se mostra a outros condutores e peóns de forma moi intelixente: cunha luz azul no parabrisas, debaixo do espello interior. Cando se ilumina en cor azul, o motor de combustión detense e o Grandland X funciona de forma 100% eléctrica. Para facer isto, o condutor pode seleccionar o axuste "eléctrico" entre os modos de condución dispoñibles, e o híbrido cambia automaticamente ao modo eléctrico. Para garantir que sempre haxa suficiente enerxía dispoñible para conducir con luz azul libre de emisións, este modelo conta coa función "e-Save". Esta función permite aforrar a electricidade almacenada na batería de alta voltaxe para o seu uso posterior.

O Grandland X está dispoñible en dúas versións híbridas enchufables: un híbrido con tracción dianteira e unha potencia do sistema de 224cv e o X Hybrid4, que ofrece tracción eléctrica ás catro rodas e unha potencia do sistema de 300cv.

Novos M550i xDrive, M5 e M5 Competition

Os novos integrantes de BMW M xa están dispoñibles. O acceso á gama M na Serie 5 é o novo M550i xDrive Berlina. Cun motor V8 de 4.395 cc, é capaz de desenvolver 530cv e 750 Nm de par máximo. Isto permite unha aceleración de 0-100 km/h en 3,8" e unha velocidade máxima limitada de 250 km/h.

BMW M converteu aos seus M5 e M5 Competition mellor ca nunca en berlinas de elevado rendemento. O motor V8 de 4,4 litros con tecnoloxía M TwinPower Turbo desenvolve 600cv no M5 e 625cv no M5 Competition. A caixa de cambios automática M Steptronic de 8 velocidades con Drivelogic é de serie, do mesmo xeito que a tracción total M xDrive, que tamén inclúe un axuste 2 WD para unha tracción traseira pura. O M5 acelera de 0 a 100 km/h en só 3,4" e alcanza os 200 km/h en tan só 11,1". O M5 Competition chega aos 100 km/h en 3,3" e aos 200 km/h en 10,8. Todos os datos das prestacións son do fabricante.

Versión	Potencia	Tracción	Prezo
M550i xDrive	530cv	xDrive	107.150 €
M5	600cv	M xDrive	141.100 €
M5 Competition	625cv	M xDrive	151.100 €

Novo Golf 8 R-Line

Volkswagen lanzou o Golf R-Line, o acabado deportivo do seu bestseller.

O elemento visual máis recoñecible do acabado R-Line é a renovada grella central sobredimensionada, que lle outorga ao frontal un aspecto distintivo. Inclúe ademais o Face Lixeiro, un exclusiva e delgada tira luminosa de LED que percorre o frontal do coche á altura do logo de VW, actuando como elemento diferenciador.

O R- Line tamén destaca pola súa oferta de equipamentos que subliñan a deportividade do modelo. Baseado no acabado Style do Golf 8, inclúe asentos deportivos baquet con apoiacabezas integrados, un volante deportivo multifunción de coiro con controis táctiles, faros LED Performance con luz de curva e tren de rodaxe deportiva; ademais dun deseño interior con acabado R-Line, pedais de aceiro inoxidable cepillado e inserciòns decorativas no taboleiro de instrumentos.

Opcionalmente, é posible elixir entre dous paquetes de equipamentos. O paquete Visión ofrece faros LED Matrix IQ.Lixeiro con Dynamic Lixeiro Assist, mentres que o paquete Confort vén co avanzado sistema de son Harman Kardon con 9 altofalantes e subwoofer, ademais do sistema de peche e arrinque sen chave Keyless Advanced.

Novo Cupra Ateca 2020

O novo Cupra Ateca 2020 foi desenvolvido para ofrecer as máximas prestacións no segmento dos compactos SUV, sobre as bases que xa estableceu o seu antecesor cando chegou por primeira vez ao mercado.

Un aspecto crave da oferta deste modelo está no seu elevadísimo nivel de equipamento de serie como son os asentos deportivos tipo baquet, as lamias de aliaxe Cupra de 19" (en diferentes cores), a dirección progresiva ou o sistema de suspensión DCC cos amortecedores de dureza variable, entre outras cousas. Por outra banda, hai que subliñar o novo volante deportivo coa integración dos botóns de arrinque do motor e de selección do modo de condución Cupra, os freos asinados por Brembo e o sistema de escape (Akrapovic).

As prestacións e o dinamismo deste SUV son intrínsecos ao motor 2.0 TSI de 300cv e 400 Nm de par máximo, asociado a unha transmisión de dobre embrague DSG de sete relacións.

Hai que destacar o sistema de tracción total 4Drive e o sistema de Control Dinámico de Chasis (DCC).

Novo deseño para o Stinger

Kia mostrou a actualización recibida polo Stinger, que ilustran o deseño renovado para esta berlina deportiva de altas prestacións. Os cambios de imaxe realzan o seu carácter de gran turismo, á vez que melloran a calidade do habitáculo e ofrecen máis opcións de cores e materiais.

Mostrado por primeira vez coa configuración para o mercado coreano, conta cunha serie de actualizacións de deseño, exterior e interior. Por fóra, os cambios engaden un novo toque de dramatismo ao deseño e ofrecen aos compradores máis opcións de personalización. No interior, o renovado Stinger ofrece un espazo cun deseño distinto, novos materiais de maior calidade e actualizacións no sistema de información e entretemento.

Nalgúns mercados, o Stinger contará cunha nova cor exterior. Estará dispoñible con dous novos paquetes exteriores. Para as variantes de altas prestacións en moitos mercados de todo o mundo, o novo "Paquete Dark" distinguirao cun marco negro brillante do difusor e saídas de escape negras de gran diámetro. O emblema do Stinger no portón traseiro tamén está acabado en negro.

RAV4 Electric Hybrid Black Edition

O novo Toyota RAV4 Electric Hybrid Black Edition presenta un potente tratamento monocromo. A profundidade da cor Negra Cosmo resalta o relevo dos ángulos da carrozaría deste todocamiño, un efecto que se ve potenciado polos elegantes elementos en negro a xogo por todo o seu exterior. Chegará ao mercado este outono.

Tanto a grella como os paragolpes e as placas protectoras destes como o embelecedor traseiro, as carcasas dos retrovisores e o alerón posterior son totalmente negros, mentres as lamias de 19 polgadas presentan un acabado negro brillante. Incluso os sensores do Sistema de Asistencia ao Aparcamento con Función de Freado. Dentro do habitáculo, os asentos están tapizados en pel e Alcántara de gran calidade. Combínase co gornecido do teito, tamén en negro, que xunto ao resto de elementos nese ton, dende o cadro de mandos ata a parte interna das portas ou a consola central, dan un ambiente aínda máis exclusivo ao interior deste SUV. O equipamento de serie deste novo Toyota inclúe, entre outros elementos, asentos dianteiros calefactables, cargador de smartphone, equipo de son premium JBL con nove altofalantes, sistema multimedia compatible con Apple CarPlay e Android Auto e Toyota Safety Sense 2.0. tamén incorpora un gran conxunto de sistemas de axuda e seguridade á condución.

BREVES

Lars Kern completou unha volta ao lendario trazado Nordschleife de Nürburgring, a bordo do novo Porsche Panamera, nun tempo de 7:29.81 minutos. Este récord quedou certificado ante notario.

BMW tivo un beneficio neto de 362 millóns de euros no 1º semestre deste ano, o que supón un descenso do 82,5% en comparación cos 2.068 millóns de euros que gañou no mesmo período de 2019.

Grazas ás máis de 70 opcións de personalizacións que ofrece Toyota Custom, o C- HR Electric Hybrid convertese en único e exclusivo,

Skoda Enyaq iV

A marca checa presentará o seu primeiro SUV totalmente eléctrico en Praga en setembro. O modelo marca o comezo dunha nova era para este fabricante, polo que a marca está a dar tamén un paso máis en deseño co Enyaq iV. Liñas emotivas e proporcións dinámicas e equilibradas combínanse no primeiro Skoda baseado na Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica do Grupo VW, que ofrece un interior xeneroso e unha experiencia de condución sostible pero divertida, segundo o fabricante.

Karl Neuhold, director de deseño exterior de Skoda, explica as características únicas de deseño do modelo: "Co Enyaq iV, baseámonos novamente na emotiva linguaxe de deseño de Skoda que caracteriza ao Scala, ao Kamiq e ao novo Octavia de 4ª xeración.

Con todo, as súas proporcións diferéncianse das dos nosos anteriores modelos SUV; o Enyaq iV ten unha parte dianteira máis curta e unha liña de teito máis alongada. Todo isto confírelle un aspecto moi dinámico".

Mercedes-AMG GLA 35 4Matic e GLA 45 S 4Matic+

Iniciouse a venda dos novos GLA 35 4Matic e GLA 45 S 4Matic+. O GLA 35 4Matic é o novo integrante dos compactos 35, que son a porta de acceso ás altas prestacións de AMG. O seu motor sobrealimentado de catro cilindros e 2.0 litros distínguese pola súa capacidade de aceleración (5,2" de 0-100 km/h). Entrega 306 cabalos, que se transmiten de forma variable entre as catro rodas a través dun cambio automático de oito marchas e o sistema de tracción integral.

Por outra banda, o GLA 45 S 4Matic+ ostenta o récord de montar o motor de 2.0 litros sobrealimentado de catro cilindros, fabricado en grandes series, máis potente do mundo cos seus 421cv. O sistema activo de tracción integral AMG Performance 4Matic asigna a forza ao eixe traseiro e a reparte entre as dúas rodas traseiras mediante o AMG Torque Control.

Novo BMW Serie 6 GT

O Serie 6 GT recibe unha actualización profunda estética e mecánica. Ademais de incorporar os últimos avances en asistencia á condución, o novo Serie 6 GT recibe distintivo ambiental ECO no noso país grazas á tecnoloxía de 48V, Mild Hybrid en todas as motorizacións.

Por primeira vez pódense escoller faros opcionais con tecnoloxía BMW Láser. O acabado M Sport ten un novo deseño e os freos deportivos M son opcionais. O salpicadeiro presídeo unha pantalla de 12,3". Os acabados interiores, de coiro, inclúen Dakota de serie, molduras novas e opcións de climatización e entretemento interior.

O cambio automático de 8 velocidades é de serie en toda a gama e existen opcións en todas as motorizacións de escoller a tracción integral inteligente BMW xDrive. A dirección activa integral revisouse para ofrecer maior asistencia en manobras de baixa velocidade. No esquema de suspensión, subliñar que o eixe pneumático con autonivelador é de serie. Opcionalmente pódese integrar suspensión en ambos eixes, suspensión adaptativa ou Executive Drive con estación de balanceo.

Os prezos parten de 65.800 € (620d, con 190cv).

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

MILLADOIRO cars

VEHÍCULOS SEMINOVOS

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

Actualización do Tiguan, agora máis tecnolóxico e conectado

O Volkswagen Tiguan dende o seu lanzamento (1ª xeración en 2007) conseguiu posicionarse como un referente no segmento dos SUV compactos, ata converterse no máis vendido de Europa. O modelo máis exitoso da marca alemá volve a finais de 2020 completamente actualizado. O modelo renóvase a nivel estético e incorpora importantes novidades técnicas.

Con tres novos acabados (Tiguan, Life e R-Line), presenta un aspecto máis deportivo e unha oferta tecnolóxica de serie á altura dos modelos VW máis recentes. As motorizacións agora inclúen un propulsor híbrido enchufable e un potente e exclusivo motor 2.0 TSI de 320cv para a versión R.

O frontal do Tiguan renovouse por completo. Destacan especialmente os novos parachoques, que lle dan un toque máis deportivo ao vehículo. Na parte traseira, os parachoques tamén son novos, e o nome do modelo ocupa a parte central do portón. O novo Tiguan ofrécese ademais con lamias de 17, 18 ou 19 polgadas, barras de teito e lúas tintadas a partir do acabado Life, e un acabado exterior e interior especial a partir do acabado superior, que inclúe os novos logos R-Line. O acabado tope de gama ofrece, ademais, iluminación ambiental LED e teito panorámico.

Motorizacións

Unha das principais novidades é a selección de motorizacións. En liña coa estratexia de electrificación da marca, o novo Tiguan poderá equipar, por primeira vez, cun propulsor híbrido enchufable eHybrid de última xeración, cunha potencia de 245cv e transmisión DSG de 6 velocidades. Tamén é novo o 2.0 TSI de 320cv, dispoñible co exclusivo modelo R, que se combina con transmisión DSG de 7 velocidades e tracción total 4 Motion. Finalmente, o diésel 2.0 TDI de 115cv de entrada foi actualizado e entrega agora 7cv máis (122cv). Ademais, a gama inclúe 5 motores adicionais de versións anteriores: tres TSI de entre 130 e 190cv e dous TDI que entregan 150 e 200cv.

Tecnoloxía

Este modelo tamén ofrece importantes melloras tecnolóxicas cun equipamento de serie moi completo. Todos os modelos da gama incorporan de serie tecnoloxía de faros LED, mentres que o acabado R- Line tamén inclúe os innovadores faros IQ.Lixeiro LED Matrix con Dynamic Lixeiro Assist. Tamén vén de serie en toda a gama o Control de Cruceiro Adaptativo (ACC), así como, o Lane Assist

e o Front Assist con función de Freada de Urxencia en Cidade. O asistente de cambio de carril Side Assist e o asistente de estacionamento Park Pilot inclúense co acabado Life, mentres que o acabado tope de gama R-Line incorpora cámara Rear View, ademais do Dixital Cockpit Prol e Selector de Modo de Condución. Incorpora a última xeración da plataforma de infoentretemento (MIB3). O sistema de entrada é o Composition Media con pantalla de 8", mentres que o Discover Media con acceso a Internet e servizos de streaming inclúese co acabado Life. O máis notable é que co novo sistema multimedia desaparecen case todos os botóns, tamén presentes no volante multifunción. Ademais ofrece un nivel de conectividade nunca visto anteriormente noutros modelos da serie: o App Connect sen cables e os servizos *online* We Connect, incluída a chamada de urxencia "eCall", inclúense de serie en toda a gama.

Os prezos parten dos 30.730 € (1.5 TSI 130cv, cambio manual).

Novo Fiat 500 Eléctrico "Edición"

Xa está nos concesionarios o Fiat 500 Eléctrico. Este modelo, que se caracteriza pola súa exclusividade, ofrece un completo equipamento, unha grande autonomía e unha placa identificativa. En canto ás cores que ofrece Fiat para o novo 500 "Edición", poderase elixir entre o Branco e o Negro Onyx.

Equipamento. Dispoñible con dúas carrozarías distintas (convertible e compacto) e dúas cores, o novo Fiat 500 Eléctrico "Edición" conta cunhas lamias de 16" e equipa luces diúrnas dianteiras de LED. En canto ao equipamento interior conta con freo de man eléctrico, sensor de chuvia, taboleiro dixital de sete polgadas, radio dixital DAB... O seu sistema de infoentretemento de 10,25 polgadas con navegación é compatible con Android Auto e Apple CarPlay sen cables. Conta ademais cun asistente de velocidade e de sinais de tráfico, *e-call* e de ventás dianteiras e traseiras eléctricas.

O seu prezo de saída é de 29.900 €.

Slavia, un prototipo feito polos estudantes de Skoda

Slavia, un prototipo feito polos estudantes de Skoda

O sétimo coche dos estudantes de Skoda, deseñado por 31 aprendices da escola de formación profesional da marca, pon o pasado en relación co presente: o convertible Slavia rende homenaxe ao aniversario de Skoda Auto conmemorando o nome das primeiras bicicletas producidas por Václav Laurin e Václav Klement.

A variante *spider* do Skoda Scala combina as liñas atrevidas e emocionantes do modelo compacto contemporáneo cun principio de deseño común dos primeiros días da automoción, cando a maioría dos coches eran abertos. Dende o primeiro debuxo ata a construción deste coche único, os estudantes completaron eles mesmos todos os pasos do proceso, co apoio dos seus instrutores, así como dos expertos da marca de distintos departamentos.

DATOS:

- Carrozaría
Lonxitude: 4,362 mm
Ancho: 1,793 mm
Alto: 1,410 mm

- Propulsión
1.5 TSI de 150cv
DSG de 7 velocidades, tracción dianteira

- Freos (dianteiros/traseiros)
Disco/disco (do Skoda Octavia RS)

Novo Opel Grandland X Hybrid

Un novo modelo para dar un maior impulso á ofensiva de electrificación de Opel. Os prezos parten de 33.800 € grazas ás axudas estatais. Opel está a levar a cabo un paso importante na súa ofensiva de electrificación.

Cun motor de gasolina turboalimentado de 1.6 litros e un motor eléctrico que impulsa as rodas dianteiras, o Grandland X Hybrid produce enerxía do sistema e un par de 165kW (224cv) e ata 360 Nm de par respectivamente. Impulsado unicamente por electricidade, o híbrido pode cubrir ata 57 quilómetros no ciclo WLTP1 (60-65 km NEDC2). Para mellorar aínda máis a eficiencia, o Grandland X Hybrid presenta un sofisticado sistema de freada rexenerativa para recuperar a enerxía producida ao frear ou desacelerar.

Un superdeportivo V12 de 663cv

T.50, o Supercar

■ REDACCIÓN | TEXTO

Gordon Murray Automotive presentou o seu superdeportivo T.50 rematado na súa totalidade por primeira vez, mostrando o exterior terminado e o deseño de interiores e confirmando as súas especificacións técnicas innovadoras. O T.50 foi deseñado para ser o superdeportivo máis puro, lixeiro e centrado no condutor. A súa produción está limitada a 100 unidades. O prezo do T.50, antes de impostos, é de aproximadamente 2.620.000 euros. As primeiras unidades se entregarán a partir de xaneiro de 2022. O nome, T.50, é unha homenaxe aos 50 anos de carreira profesional do deseñador.

Mellorando o seu aclamado McLaren F1 "en todos os xeitos imaxinables", o profesor Gordon Murray CBE está liderando o equipo que comezará a construír versións de clientes do superdeportivo de 986 quilogramos que se comezarán a entregar en 2022. Xustificando o seu prezo de máis de dous millóns de euros (antes de impostos), o T.50 promete ofrecer unha experiencia de condución insuperable. Está propulsado por un motor de 3,9 litros e 663 cabalos. Un V12 que chega ata as 12.100 rpm, e conta coa aerodinámica máis avanzada e eficaz xamais vista nun coche de estrada. Conta coa axuda dun ventilador de 400 mm montado na parte traseira.

> “O prezo desta máquina, sen impostos, é de aproximadamente 2.620.000 €

O chasis e a carrozaría do T.50 están totalmente construídos con fibra de carbono de alta calidade. Creando rixidez inherente e rixidez torsional, a fibra de carbono xoga un papel importante en facer do T.50 o superdeportivo máis lixeiro do mundo.

O profesor Gordon Murray leva 50 anos deseñando coches

O motor T.50 de 3.9 litros ofrece unha potencia máxima de 663cv a 11.500 rpm, no seu camiño a unha liña vermella de 12.100 rpm. O Cosworth GMA V12 non só promete berrar potencia de gama alta, senón que tamén é extremadamente manexable para a condución diaria, segundo os seus creadores. A cifra máxima de par de 467 Nm prodúcese a 9.000 revolucións por minuto.

O T.50 ten a maior densidade de potencia (166 cabalos por litro) de calquera V12 de serie. Tamén é o máis lixeiro xamais feito grazas a unha combinación de deseño excepcional e materiais lixeiros (aluminio, aceiro e titanio) dando como resultado un peso total do motor de só 178 quilogramos.

A súa produción está limitada a 100 unidades

Hola, soy Bonaval Car

TU NUEVO CONCESIONARIO ALFA ROMEO Y JEEP.
EN SANTIAGO, CON DESCUENTOS
EXCEPCIONALES POR NUEVA APERTURA.

BONAVAL CAR
NUEVO CONCESIONARIO OFICIAL
Rúa do Cruceiro, 99. A Pulleira - Tel. 981 935 410
Santiago de Compostela

@bonavalcar

ALFA ROMEO Jeep

Deogracias Vidal

Un namorado dos motores

■ ANTÓN PEREIRA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOGRAFÍA

Deogracias Vidal é unha das pezas crave do equipo humano que forma a enxeñería española QEV Technologies. É o empregado con máis experiencia da empresa, dedicándose ao mundo do motor dende 1975. Coñece calquera tipo de mecánica, dende as máis clásicas e primitivas, ata as máis recentes e futuristas, nas que se especializou.

Na actualidade, Vidal é Xefe de Taller de QEV Technologies, empresa encargada da creación e desenvolvemento dos Hispano Suíza Carmen ou Carmen Boulogne ou os Fórmula E de Mahindra Racing e NIO 333. Tamén é o especialista de motores da empresa e profesor do Máster e Curso Superior en Motorsport e e-Racing de QEV Academy.

O poder experimentar coa nova tecnoloxía eléctrica foi todo un reto para Vidal, que levaba toda unha vida traballando con motores térmicos. "Ao principio ninguén tiña claro como ía funcionar. Polo son, prestacións, as baterías… Había moitas dúbidas e moito escepticismo, pero agora téñoo claro: réndome á tecnoloxía eléctrica, é a bomba", explica. "Estou totalmente fascinado e 'enchufado'. Os motores eléctricos son impresionantes. Se non fose porque as baterías aínda limitan a autonomía, entrariamos nunha nova dimensión dentro da industria do automóbil, porque os motores son estratosféricos, están no futuro. Cun motor de pouco máis de 20 quilos tes máis de 300cv no coche!", admite.

Namorado do mundo do motor dende hai 45 anos Vidal dedicouse ao mundo do motor dende moi novo. Nado hai 62 anos en Bustillo del Páramo, un pequeno pobo de León, estivo rodeado de automóbiles ou de calquera 'aparello' con rodas e motores dende que ten memoria. E é que Vidal comezou a 'fozar' no taller que tiña o seu pai no pobo, onde montaba e desmontaba coches, motos, tractores ou calquera maquinaria industrial que por alí pasase e servise de utilidade para os veciños do pobo, o que lle permitiu adquirir un importante coñecemento sobre practicamente calquera mecánica dos anos 70. Precisamente naquela década decidiu trasladarse ata Barcelona, onde había máis oportunidades laborais na industria do automóbil. Atopou un traballo como mecánico nun importador de vehículos. Alí iniciou unha nova aventura e abriuse camiño no mundo do automóbil. "O meu foi vocación. Dende pequeno tiña claro que ía ser mecánico e aínda que a miña familia quería que aprendese outro oficio, eu criábame entre motores e quería dedicarme a iso. Empecei a traballar en talleres da zona e aos 19 anos fun a Barcelona porque alí había máis oportunidades", lembra Deogracias. "Empecei a traballar en Porsche, logo pasei a BMW… pero non en competición, senón en coches de rúa. A miña primeira oportunidade para traballar nas carreiras apareceu cando un compañeiro se marchou de BMW a JJ Cobas (mítico fabricante de motocicletas) e chamoume varios meses máis tarde porque ían abrir un departamento de coches. Díxenlle que me interesaba e incorporeime como mecánico… por primeira vez de competición", relata "Deo".

> "Na actualidade réndese ante as prestacións e capacidades dos motores eléctricos

O mundo da competición

A aventura nas carreiras comezou con certa intensidade para Vidal, primeiro na Fórmula Renault e despois en Nissan Motorsport, como mecánico de Luís Pérez Salga no Campionato de España de Turismos. Non é o único éxito subliñable na carreira de Deo, pois máis tarde, como xefe de mecánicos de Gabord Competición nas World Series by Nissan, saboreou o éxito durante tres anos consecutivos: 2002, 2003 e 2004, con pilotos como Ricardo Zonta, Frank Montagny ou Heiki Kovalainen, quen posteriormente alcanzarían a F1. En 2006, Vidal incorporouse a Sunred, escuadra española que se converteu na referencia nas carreiras de turismos, xunto con Seat, e

Na actualidade "Deo" Vidal é Xefe de Taller de QEV Technologies

en innovación tecnolóxica. Foi alí, de novo como xefe de mecánicos, onde se estreou no Mundial de Turismos e en campionatos de GT, entre outros certames nacionais e continentais. Tamén colaborou no desenvolvemento dos Seat Cupra GT, Toledo GT, o GT Sunred21 ou na creación dun dos primeiros coches eléctricos de competición feitos no noso país, o All Electric GT. Dando forma ao futuro en QEV Technologies.

Incorporación a QEV Technologies

Deo uniuse en 2013 a QEV Technologies, a enxeñería nacional que se estableceu como referente mundial na mobilidade eléctrica. Grazas ás súas ganas de aprender, á súa magnífica habilidade para adaptarse a calquera condición e ao seu talento como mecánico, converteuse nunha peza fundamental da empresa. Un dos seus primeiros traballos en QEV foi o de Xefe de Mecánicos de Nelson Piquet, piloto do equipo China Racing (xestionado por QEV Technologies) na tempada 2014/2015 de Fórmula E, onde acumulou xunto cos seus compañeiros un coñecemento inigualable sobre o automobilismo eléctrico en situacións límites para os vehículos. Toda esa experiencia aplícaa na actualidade no seu labor de Xefe de Taller coordinando os diferentes proxectos dentro da empresa. Vidal fai de ligazón entre a oficina técnica e o taller, e encárgase de que todo vaia ben durante o proceso de creación dun superdeportivo como o Hispano Suíza Carmen.

Hispano Suíza Carmen Boulogne ou Arcfox GT, todos eles vehículos de altas prestacións que levan o selo de QEV Technologies. Vidal forma tamén parte do cadro de persoal de profesores do Máster e Curso Superior en Motorsport e e-Racing de QEV Technologies. "Sinto que teño a obriga de compartir todo o que sei con quen se quere dedicar a este marabilloso mundo do automóbil, porque así poderán saber o que eu sei e engadir a súa propia experiencia para acabar sendo mellores", explica. "Encántame ver a ilusión coa que os alumnos chegan á aula e ir ensinándolles todos os segredos dos motores, contarlles anécdotas e responder todas as súas dúbidas. Compartir todo o que sabemos é clave para a nosa evolución como empresa e, á fin e ao cabo, para contribuír ao futuro do automóbil".

Para Vidal, QEV Academy conta cunha oferta formativa que é unha absoluta referencia por varios motivos. O principal é a calidade dos profesores, todos eles profesionais en activo en campionatos de talle mundial como a Fórmula E ou en QEV Technologies, onde se deseñan e fabrican superdeportivos eléctricos. Doutra banda, cabe destacar a opción de realizar prácticas no mesmo taller onde se crearon xoias como o Hispano Suíza Carmen ou os Fórmula E dos equipos Mahindra Racing e NIO 333. "Sei que as cousas se están facendo ben co Máster, porque cada vez incorporamos máis ex-alumnos á empresa. Unha alta porcentaxe do persoal actual vén da nosa academia", admite Deo, quen aos seus 62 anos segue aprendendo e sorprendéndose cos progresos da tecnoloxía.

> "A súa primeira oportunidade para traballar nas carreiras foi en JJ Cobas

A empresa QEV Technologies atópase establecida en Montmeló (Barcelona), aínda que ofrece servizos en todo o mundo, e está formada por profesionais do mundo do motor e a competición con dilatada experiencia. Entre os labores habituais da empresa atópanse o proporcionar soporte técnico a equipos de competición ou a marcas de automóbiles, sendo pioneiros no uso e desenvolvemento de tecnoloxía eléctrica para a súa aplicación en automoción. Entre a experiencia desta empresa atópase o apoio técnico proporcionado ao equipo do primeiro piloto campión da historia da Fórmula E (NEXTEV) no debut da competición na tempada 2014/2015, así como a Mahindra Racing dende 2015 ata a actualidade, e a NIO Formula E Team dende a tempada 2019/2020. Tamén foi responsable da creación de exclusivos superdeportivos de rúa 100% eléctricos como o Hispano Suíza Carmen e o Carmen Boulogne, ou o Arcfox GT e o Zedriv GTx para dous fabricantes chineses.

PROBA

Jeep Compass 150cv

Cada vez máis europeo

■ XURXO SOBRINO | Texto
■ UXÍA QUEIRUGA | Fotografía

Podemos dicir que esta última versión do Jeep Compass é a máis «europeizada» da marca italo-americana, é máis, cada novo *restyling* deste modelo está máis preto dos gustos dos usuarios europeos. Exactamente esta foi a primeira impresión que recibimos visualmente nada máis entrar nas instalacións de **Bonaval Car** (rúa do Cruceiro, 99), concesionario oficial Jeep en Santiago de Compostela, para recoller a unidade de probas.

O Compass é o modelo de Jeep máis vendido no mundo, por diante do Renegade. Este detalle de vendas, que di bastante do produto, implica que teña unha gama de propulsores que cubran un amplo abano de gustos.

O vehículo da nosa proba conta cun motor de 150 cabalos e cambio automático de dobre embrague (DCT) de seis marchas. A tracción dianteira déixao fóra das posibilidades dun todoterreo e,

se a isto lle engadimos un pequeno ángulo de ataque dianteiro e un faldrón anterior baixo, teremos que esquecernos de introducilo por rutas de montaña como se se tratase dun 4x4. Temos que darnos conta de que estamos a falar dun SUV. Ás veces, moitas persoas confunden estes dous termos. É importante comentalo, para saber exactamente o que imos probar. Ou sexa, neste caso, un todocamiño, por estética e calidades.

O habitáculo transmite, en conxunto, unha sensación de calidade normal. Jeep fixo que os materiais de recubrimento que quedan máis á vista teñan unha boa aparencia e un tacto suave, algo que sempre resulta agradable para os pasaxeiros. As diferentes pezas están ensambladas correctamente. A comodidade está garantida en calquera dos asentos, tanto dianteiros coma traseiros. O condutor, utilizando todos os axustes ao seu dispor, encontrará unha postura idónea e confortable en pouco máis dun minuto.

O Compass pódese elixir entre catro acabados: Sport, Longitude, Night Eagle e Limited. No último pódese engadir o modo S. Neste atoparemos o modo de condución deportiva (acciónase mediante un botón na consola central), que modifica a dirección, a resposta do acelerador e a transmisión. Un modo do que dispuxemos na nosa unidade de probas.

Melloras

Hai varias melloras importantes con respecto á versión anterior. Por unha

O Compass é o modelo de Jeep máis vendido no mundo

banda, está a conectividade, onde se ofrecen por primeira vez para este modelo todos os servizos Uconnect Services (de serie a partir do acabado Longitude) mostrados nas pantallas de 7 ou 8,4 polgadas.

O Uconnect Services do noso Compass contaba cunha serie de calidades como o My Assistant que vén instalado de fábrica e ofrece servizos de urxencia en caso de accidente, a posibilidade da asistencia en estrada ou informes sobre o estado do vehículo. Tamén conta co My Car (ofrece estatísticas máis pormenorizadas do Compass), o My Remote (que permite atopar o coche, abrilo a distancia ou acender as luces) e My Navigation (un navegador con pantalla de 8,4 polgadas).

Tamén a dinámica do Compass foi obxecto de melloras dentro desta actualización do modelo. Mellorouse a manobrabilidade tras axustar a dirección e cambiáronse os amortecedores, que agora teñen válvulas FSD, co fin de limitar os movementos molestos da carrozaría.

Equipamento

O Compass 1.3 GSE equipa de serie en todas as versións: asistencia de arrinque en pendente, asistencia á freada de urxencia, sistema de aviso de saída de carril plus, faros dianteiros halóxenos e traseiros LED, freo de man eléctrico, sistema de aviso de colisión frontal plus, control de presión de pneumáticos, *bluetooth* e conexión AUX e USB. Outra das novidades, esta vez no que á conectividade se refire, é o sistema Uconnect 5.0 con pantalla táctil de 5 ou de 8,4 polgadas e Uconnect Services. Dende o acabado Longitude inclúe chamada de urxencia e asistencia en estrada (My Assistant, no espello retrovisor interior), control do estado do coche (My Car) e pechadura de portas a distancia, localización do vehículo e control da velocidade (My Remote).

> “Os materiais do interior teñen unha boa aparencia e un tacto suave

Dinámica

O noso Compass con motor 1.3 GSE con cambio automático de dobre embrague dá unha potencia máxima de 150 cabalos (o manual, 130). Grazas ao seu bloque,

Este é un SUV deseñado ao gusto europeo

que tamén usa algunha versión do Renegade, conseguiuse 40 Nm máis de par máximo, polo que agora, independentemente da transmisión, presume de 270 Nm. Isto nótase a baixas voltas, onde ofrece máis enerxía ca o seu antecesor 1.4. Tamén notamos a suspensión «europeizada», que ofrece menos movementos laterais e cabeceos grazas aos seus amortecedores con válvulas FSD (amortecemento de frecuencia selectiva). Aínda que a marca tamén di que a dirección se adaptou aos gustos dos usuarios do Vello Continente, a nós pareceunos algo branda, sobre todo en estradas reviradas. Para o noso gusto, gañaría máis precisión cunha dirección un pouco máis dura.

> “Algo que nos agradou moito foi o modo de condución Sport

Outra das vantaxes deste novo conxunto propulsor e caixa de cambios automática é a redución das emisións de CO2 ata nun 27 por cento e do consumo de carburante ata nun 30 por cento en comparación coas anteriores versións de gasolina con tracción total e caixa automática, antes con variador continuo.

Algo que nos agradou notablemente foi o modo de condución Sport. Premendo este, a entrega, que é comedida e lineal no modo estándar, pasa a ser máis enérxica, apreciando un maior empurre a partir das 2.500 revolucións, e iso case ata preto do corte. Este motor 1.3 GSE conxenia perfectamente co cambio automático de dobre embrague, que funciona bastante progresivo e sen notar os cambios cun brusco tirón. Botamos de menos as levas no volante; aínda así, podemos actuar sobre o secuencial a través da panca de cambios. Dende logo, o motor empurra dende o primeiro momento, sentíndose cómodo nas 2.300 revolucións.

A condución deste SUV é suave e tranquila se así o queremos. Tamén nos dá a opción de premer o botón S e entón comezaremos unha condución deportiva que se pode tornar en ilegal se nos despistamos un pouco, porque o motor dará o mellor de si (subindo de voltas con alegría) e o amortecemento irá ao seu compás cunha rotundidade que nos dará un plus de seguridade. Iso si, non é un coche de carreiras, é un todocamiño áxil.

O Compass 1.3 GSE 150cv 4×2 Limited S con cambio automático está á venda dende 34.950 euros, aínda que por 26.550 hai unha versión manual de 130 cabalos.

O maleteiro, co kit de inflado, ten unha capacidade de 438 litros

Ficha Técnica

Motor:

- **Cilindrada:** 1.332 cc
- **Cilindros:** 4 en liña
- **Potencia máxima:** 150cv/5.500 rpm
- **Par máximo:** 270 Nm/1.560 rpm

Alimentación:

- **Tipo:** Inxección directa. Turbo

Transmisión:

- **Caixa de cambios:** Automática, dobre embrague
- **Número de velocidades:** Seis
- **Tracción:** Dianteira
- **Dianteira:** McPherson
  Resorte helicoidal
  Barra estabilizadora

Suspensión:

- **Traseira:** McPherson
  Resorte helicoidal
  Barra estabilizadora

Freos:

- **Dianteiros:** Discos ventilados
- **Traseiros:** Discos

Dimensións:

- **Lonxitude:** 4.394 mm
- **Anchura:** 1.819 mm
- **Altura**: 1.629 mm
- **Distancia entre eixes:** 2.636 mm

Maleteiro:

Volume: 438 – 1.387 litros

Peso:

- **Peso:** 1.505 kg

Emisións:

- **Emisións de CO2:**153 gr/km Euro 6

Prezo:

- **Dende:** 26.550 euros

A importancia de conducir cun calzado axeitado

■ REDACCIÓN | Texto
■ UXÍA QUEIRUGA | Fotografía

Conducir cun calzado non adecuado é un dos grandes riscos á hora de poñerse ao volante, e é unha conduta que aumenta considerablemente nas vacacións estivais, xa que son moitos os condutores tentados a desprazarse en chanclas e mesmo descalzos nos traxectos curtos de verán. Por este motivo, o RACE publicou un informe sobre o uso do calzado durante a condución, que inclúe unha enquisa na que se lle preguntou a máis de mil condutores polos seus hábitos a este respecto.

Case tres de cada dez enquisados recoñecen conducir nalgunha ocasión con chanclas, e un 7% sen ningún tipo de protección no pé (descalzos), poñendo así en risco a súa seguridade e a do resto de usuarios da vía. No caso das mulleres, os zapatos con plataformas (38% delas) e os tacóns (36%) ocupan as primeiras posicións.

Hai que subliñar que existe un 3% de condutores que afirma conducir con chanclas en moitas ou bastantes ocasións, e outro 2% que afirman conducir descalzos

Normativa

Para coñecer cal é a situación normativa, debemos remitirnos ao disposto en varios artigos do Regulamento Xeral de Circulación en España. Por unha banda, o artigo 18.1. fai referencia á obriga do condutor de manter a súa propia liberdade de movementos, o campo necesario de visión e a atención permanente á condución;

> “Un 30% dos entrevistados afirman conducir ás veces cun calzado inadecuado

e debe manter a posición axeitada. O Artigo 3.1. fai referencia ao modo de condución, coa dilixencia e precaución necesarias para evitar todo dano, propio ou alleo. Por último, o artigo 17.1. é o que establece que os condutores deben estar en todo momento en condicións de controlar o seu vehículo. A contía da sanción, polo xeral, é de ata 80 € se o axente entende que non existe garantía de liberdade de movemento no vehículo e pode interferir nunha condución segura.

Como vemos, aínda que non existen disposicións específicas sobre o calzado na condución, e non sexa sancionable o conducir cun calzado inadecuado como tal (por exemplo, chanclas), se o axente da autoridade entende que afecta á seguridade na condución porque non permite controlar ben os pedais, será unha conduta sancionable e, por tanto, o condutor poderá ser multado.

Os consellos do RACE

Esta asociación de condutores ante o risco de accidente por poñerse ao volante cun calzado que non sexa o adecuado, dános cinco recomendacións xerais para todos os condutores:

- Debemos utilizar sempre un calzado que vaia ben suxeito ao pé mentres conducimos, o que permite transmitir correctamente a forza aos pedais e evita que se escorregue o pé.

- Un calzado adecuado é aquel que: non debe escorregar dos pedais, debe proporcionar unha boa adherencia entre o pé e os pedais, non debe ter elementos susceptibles de engancharse nos revestimentos do vehículo e non debe ser demasiado grande nin demasiado pesado, de modo que non se pisen dous pedais ao mesmo tempo de forma accidental.

- Existen produtos etiquetados polos fabricantes como particularmente adecuados para conducir (como por exemplo: solas antiescorregadizas, cordóns axustados ou auto peche e materiais flexibles).

- Non debe aplicarse demasiada forza para non engancharse nos revestimentos do vehículo, ou ben pisar dous pedais á vez.

- Se vai necesitar un calzado específico que non é o máis adecuado para conducir, por exemplo chanclas, tacóns altos ou botas de montaña, léveo nunha bolsa no maleteiro, nunca no habitáculo, e conduza cun calzado máis idóneo para a condución.

Axenda Sprint

TerreMoto

Recambios Balsa
www.recambiosbalsa.com
Grupo Recalvi 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 CERVECERIA
Bocadillos
Sandwich
Hamburguesas
y Pollos Asados
Rosalía de Castro, 23 | Esquina Montero Ríos | ✆ 981 590 538

Moto 93, S.L
Especialidad en Motos de Trial
Avda. de Cepeda Oza - C.P. 15886 Teo - A Coruña
Telf.: 981 80 70 27 - Telf/Fax: 981 80 67 46 - Movil: 696 62 72
Moto93@telefonica.net

PROBA

BMW C 400 GT

Unha asiática de luxo en Baviera

■ XOSÉ ARUFE | TEXTO
■ UXÍA QUEIRUGA | FOTOGRAFÍA

Ás veces necesítase un pouco máis de tempo, isto tamén se pode aplicar ao negocio dos *scooters* de BMW que agora se completa co *scooter* de clase media BMW C 400 Gran Turismo. A marca alemá anunciara hai anos unha segunda familia de modelos de *scooters* por debaixo dos dous de 650 que xa ten no seu catálogo. Pero necesitou máis tempo do planeado para o C 400 X e agora tamén o C 400 GT máis opulento e luxoso. Ambos modelos fabricados por Loncin, outro xigantesco fabricante de motos chinés, un modelo pensado exclusivamente para Europa e no que BMW ten moi boas expectativas.

Loxicamente a calidade de fabricación deste *scooter* da proba é moi convincente. Isto non é, xa que BMW Motorrad ten unha reputación que perder a este respecto. As pezas que engloban a carrozaría están perfectamente ensambladas e moi ben terminadas, os tubos do bastidor visibles debaixo do asento están coidadosamente soldados e pintados. Sen dúbida, isto é un produto *premium* que se ofrece en dúas cores: Gris lunar metalizado e Branco alpino.

Equipamento

A pantalla TFT é un "pasadón", 6,5 polgadas anti-reflectante, moi clara e fácil de ler en todas as condicións cunha información total dos parámetros da moto e da viaxe, cadro de instrumentos con tacómetro e pantalla multifunción, reloxo dixital, indicador da data, do tempo de condución, do nivel de gasolina, autonomía restante, consumo medio 1 e 2, indicación de velocidade media, contaquilómetros e contaquilómetros parcial dobre, temperatura exterior e do motor, testemuña luminosa ASC, indicador do nivel de aceite, tensión da rede, próxima revisión… impresionante!

Como opción pódese equipar co sistema Connected Ride por 605 euros adicionais. A súa compra é un requisito previo para conectar en rede o *scooter* e o teléfono intelixente. O condutor non só pode facer chamadas e escoitar música, senón que tamén pode acceder a un completo navegador, que inclúe a descarga de todos os mapas de estrada de forma gratuíta.

Ademais o equipamento xeral do C 400 GT é moi extenso, iluminación Full LED, sistema de arrinque Smart Key ou chave intelixente de proximidade, que inclúe o desbloqueo da tapa do depósito de combustible e das dúas guanteiras de almacenamento do contraescudo, no interior da dereita conta cunha toma de corrente USB para uso ou carga de calquera dispositivo electrónico.

> “O sistema de amortiguación é bastante agradable, duro e á vez confortable

Cando levantas o asento por primeira vez con luz LED e amortecedor hidráulico, o espazo de almacenamento vese modesto, pero ten un truco, denominado Flexcase, un sistema extensible mediante unha pequena panca moi enxeñoso. Grazas o Flexcase se aumenta o espazo de carga para un casco integral ademais dun casco *jet*, aínda que só se pode usar ao estacionar xa que non se pode circular co Flexcase estendido, no caso de que nos esquezamos de repregalo unha mensaxe na pantalla recórdanolo e a moto non responde ao botón de arrinque.

O motor

Este *scooter* incorpora un bloque monocilíndrico refrixerado por auga, cunha soa árbore de levas na cabeza (SOHC), que á súa vez move un eixe de equilibrado para contrarrestar vibracións. Leva catro válvulas na culata e incorpora un axustado sistema de inxección electrónica de combustible cunha válvula de bolboreta de corenta milímetros

de diámetro. Cubica 350 centímetros cúbicos e rende 34 cabalos a 7.500 revolucións por minuto, cun par de 35 Nm a 6.000 rpm (Homologación Euro4).

Parte ciclo

Gustaríame desatacar un apartado tan importante como os freos. Estes están garantidos por unha das marcas do grupo Brembo (Bybre), conta con dobre disco dianteiro de 265 mm, pinzas radiais de 4 pistóns, sistema ABS combinado CBS (Combinen Braket System) e latiguillos metálicos, mellor, non se pode.

Ademais conta con sistema ASC (Automatic Stability Control) que nos tranquiliza bastante sobre pavimentos esvaradizos ou con chuvia, pasos de cebra, alcantarillas ou reixas metálicas de garaxes subterráneos.

> “O seu son é moi significativo, distinto aos motores da súa categoría, grave e comprimido

Os axustes da horquilla telescópica e os amortecedores traseiros son bastante agradables, duros e á vez confortable. A iluminación frontal é moi potente, o faro tetraóptico é espectacular, o piloto traseiro tamén é xeneroso, con iluminación potente e intermitentes integrados.

Posición e impresións

A boa impresións continúan cando te sentas, a altura do asento non é moi alta, 775 mm, para un europeo medio é moi relaxada e cómoda. O parabrisas está ben feito, non é axustable. Como comentaba antes o Smark Key de serie é comodísimo, pulsando o botón de inicio situado na parte superior do contraescudo a moto identifícanos e comeza unha colorida presentación na pantalla central, por defecto iníciase en modo Urban, podemos cambiar a configuración da pantalla con só activar a rosca situada entre o conmutador e o puño esquerdo.

A sensación positiva continua tan axiña como se acende o motor. Moi poucas vibracións para un monocilíndrico desta cubicaxe.

En marcha non notei ningunha turbulencia, a cúpula cumpre perfectamente, o seu son é algo máis que soportable, é moi significativo, distinto a todos os motores da súa categoría, grave e comprimido. Os estribos son moi espazosos e podes cambiar facilmente a posición das pernas en distancias longas. Os estribos para o acompañante tamén de tipo plataformas, son moi amplos e cómodos.

Todos os interruptores e pancas están colocados ao alcance da man. O tacto dos freos é efectivo dende o momento en que tocamos as manetas e aplicamos unha pequena presión, moi sensible, encántame.

Menos de dez segundos para chegar ata os 100 km/h e unha velocidade máxima de 149 km/h son realmente dignos de honra, especialmente porque este monocilíndrico nunca protesta, sempre disposto a empuxar.

O comportamento de condución do C 400 GT é absolutamente estable. O *scooter*, cun peso de 212 quilogramos, segue o seu curso de xeito exemplar e atravesa as curvas coma se fose sobre raís.

Con 34cv a 7.500 rpm e un par máximo de 35 Nm o consumo é un modesto 3,5 litros por 100 km e, polo tanto, pode describirse como moi baixo. Outros *scooters* neste segmento necesitan ata un litro máis. O tanque non ten moita capacidade, uns 12,8 litros, pero permítenos percorrer máis de 300 km sen enchelo.

Esta dispoñible un paquete confort por 395 € que inclúe puños calefactados con tres niveis e un asento con calefacción regulable.

E por riba, coa intención de ofrecer máis confianza e fiabilidade á hora de adquirir un vehículo destas características BMW ampliou a garantía de 24 a 36 meses.

A única pega que lle puiden atopar a este *scooter*, é a ausencia dun freo de estacionamento, en todo o demais é moi superior.

Por 7.892 € podemos adquirir este *scooter* de BMW. Para ser xustos, os bávaros ofrécennos coa C 400 GT un vehículo agradable de conducir e cunha excelente calidade.

Ficha Técnica

- **Motor:** monocilíndrico 4T LC SOHC 4V
- **Diámetro x carreira:** 80,0 x 69,6 mm
- **Cilindrada:** 350 cc
- **Potencia máxima:** 34cv a 7.500 rpm
- **Par motor máximo:** 35 Nm (3,57 kgm) a 6.000 rpm
- **Relación compresión:** 11,5:1
- **Alimentación:** Inxección electrónica BMS-E2
- **Arrinque:** Eléctrico
- **Aceso:** Electrónico dixital CDI
- **Cambio:** Variador automático CVT
- **Embrague:** Centrífugo en seco
- **Transmisión secundaria:** Por correa trapezoidal
- **Tipo chasis:** Bastidor tipo ponte de aceiro
- **Basculante:** Grupo motopropulsor oscilante
- **Suspensión dianteira:** Horquilla telehidráulica con 35/110 mm
- **Suspensión posterior:** Dous amortecedores de 112 mm, axustables en precarga
- **Freo dianteiro:** 2 discos de 265 mm, pinzas de 4 pistóns
- **Freo traseiro:** Disco de 265 mm, pinza de 1 pistón
- **ABS:** Si
- **Lonxitude:** 2.210 mm
- **Altura máxima:** 1.437 mm
- **Anchura máxima:** 835 mm
- **Distancia eixes:** 1.760 mm
- **Altura asento:** 775 mm
- **Peso en orde de marcha:** 212 kg
- **Depósito gasolina:** 12,8 litros
- **Garantía oficial:** 2 anos (ata 5 opcionalmente)

SEGURO

Terceiros con asistencia en estrada e seguro do condutor: 195 € ao ano (aproximado). Tamén hai a posibilidade de engadir roubo, incendio ou perda total (Todo Risco).

MANTEMENTO

Revisións de mantemento recomendadas:
1ª 1.000 km
2ª 5.000 km ou un ano
Seguintes - cada 5.000 km ou un ano
Prezo aproximado de cada revisión: 85 €
Cambio de pneumáticos cada 12.500 km
Prezo aproximado: 170 €

EQUIPAMENTO

Capacidade cofre: 2 cascos (integral/jet)
Apertura cofre: Eléctrica
Luz de cortesía: Si (LED)
Guanteiras: Dúas
Toma de corrente/USB: Si
Plataforma plana: Non
Gancho portabolsas: Non
Grella portavultos: Non
Indicador gasolina: Dixital
Reloxo horario: Dixital
Caballete: Central e lateral
Full LED: Si
Estribeiras pasaxeiro: Plataforma
Asas pasaxeiro: Dúas
Amortecedor axustable: Si (5 posicións)

A marca estivo ausente máis de 20 anos

O renacemento de Talbot

■ ANTÓN PEREIRA | Texto
■ SPRINT MOTOR| Fotos

A década dos setenta foi un período decisivo para o desenvolvemento de Peugeot que, en menos de dez anos e coa creación de Grupo PSA, chegou case a triplicar o seu peso no mercado galo, con importantes repercusións tamén no internacional e, en particular, no europeo.

Período de negociacións

Podemos dicir que foi neses anos cando se formaron e consolidaron as relacións de poder entre os principais fabricantes europeos, unha situación que se mantivo así durante case tres décadas. Polo tanto, a casa do león deu un gran salto ao mercado e todo comezou en 1976. Nese ano, pouco tempo despois da adquisición de Citroën por Peugeot (que tivo lugar o ano 1974) e o conseguinte nacemento do Grupo PSA (acrónimo de Peugeot Sociedade Anónima), o presidente de Chrysler France, John Day, enviou á marca do león un primeiro sinal sobre a posible disposición de Chrysler para iniciar unha negociación dirixida á venda de toda a rede de produción e vendas de Chrysler no Vello Continente. A oferta considerouse interesante e as negociacións comezaron de inmediato, o que desembocou nunha oferta de compra proposta por Peugeot que, con todo, Chrysler considerou insuficiente.

> “Anthony Lago foi o fundador da marca Talbot

Os intereses mutuos os abocaban a continuar na liña da negociación. É máis, en realidade, os contactos entre as dúas compañías non cesaron e isto foi posible grazas a unha serie de acordos vencellados a unha colaboración técnica para o desenvolvemento dun automóbil pequeno que se fabricaría nos Estados Unidos e se vendería en toda América do Norte.

Precisamente, como resultado destes contactos, xurdiron serias dificultades financeiras en Chrysler e as negociacións renováronse, pero esta vez con maior determinación por ambas partes, tamén porque o fabricante francés temía un intento de nacionalización das súas fábricas, solicitado con forza por un sector político en Francia. Esta vez o acordo atopouse xeralmente con valores case similares aos da negociación anterior, pero cunha combinación diferente, xa que nesta ocasión Peugeot ofreceu unha contribución de liquidez menor a cambio de máis das súas accións. Coa inclusión dunha parte substancial dunha empresa estadounidense dentro do seu capital social era evidente que o camiño de nacionalización sería moito máis difícil de percorrer.

> “Talbot renaceu grazas ás negociacións de Chrysler e Peugeot

Acordo

O día dez de agosto de 1978, Peugeot pechou o contrato con Chrysler converténdose nun grupo mundial con fábricas en moitos países, incluído o Centro de produción de Madrid. Ese ano, o fabricante francés podía contar con 80.900 empregados e producir 861.800 vehículos, Citroën tiña 84.100 empregados e unha produción de 903.500 unidades, mentres que Simca 81.500 empregados e 810.000 vehículos. Con todo, tiñan un problema de márketing: como se chamarían os automóbiles producidos nas

Talbot Solara

O Horizon foi un dos modelos máis vendidos pola marca no noso país

fábricas de Simca? A decisión non foi doada. A elección recaeu na prestixiosa marca Talbot coñecida no pasado tanto en Francia como no Reino Unido polos seus coches de gama alta e polos seus triunfos nos circuítos de todo o mundo. A marca, que desaparecera durante máis de vinte anos, converteuse en parte do Grupo PSA, ata antes da morte do seu fundador, Anthony Lago.

O renacemento de Talbot

Faltaban cen dias para a formalización da nova marca cando un grupo de especialistas encerrouse nun edificio anónimo no centro de París para pechar o detalle de todas as fases operativas, un acordo complexo que necesitaba tomar forma. O día dez de xullo de 1979 todo estaba listo, o cambio de nome fíxose realidade e, gradualmente, eliminároнse todas as existencias de automóbiles que aínda estaban presentes co antigo logotipo para comezar coa produción de automóbiles baixo a marca Talbot. Samba, Horizon, Solara, pero tamén Tagora, Ranch, Murena, unha gama que tivo un grande éxito comercial.

> “Os modelos máis coñecidos no noso país foron os Samba, Horizon e Solara

O Samba Cabrio foi un convertible moi popular en Europa

ASEGAL & CASTROMIL
Abogados y Economistas
Fiscal - Administrativo - Mercantil
Laboral - Subvenciones - Familia
Travesía de Cacheiras nº25, 1º - 15883 Teo (A Coruña) - Télefono: 981 807 301

53º Rali de Ourense Termal

"Ata o rabo...

... todo é touro", conta o refraneiro popular. É así foi o Rali de Ourense, primeira manga do campionato de España de asfalto e cita que reiniciaba a competición en asfalto galego. Magnífico duelo (ao sol, por certo) entre o campión Pepe López e un dos posibles aspirantes, José Antonio Suárez, que se decantou no derradeiro intre a favor do primeiro. Completísima xornada de carreiras, nun día de calor típica ourensá e coas normas que marca a situación causada polo COVID-19.

■ MIGUEL CUMBRAOS | Texto
■ TOMÁS CUMBRAOS DÍAZ, M.C. | Fotos

Non tomou riscos, pero sempre se mantivo nos tempos da cabeza. Ao final, correr e a sorte de non picar unha roda nunha trampa da derradeira especial, xogaron ao seu favor. Como aconteceu no 2019, Pepe López volveu a vencer en Ourense, liderando a primeira xeral do CERA 2020.

Rali positivo ao final para Iván Ares. Non foi quen de estar nos tempos de López e Suárez, pero o incidente do asturiano deulle finalmente a segunda praza. Estreou no certame nacional o seu novo Hyundai.

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:

Moi agresivo durante toda a carreira, "Cohete" Suárez tivo no derradeiro bucle un inimigo considerable. Cedeu en Amoeiro e picou unha roda en O Carballiño, para rematar finalmente cuarto nun rali que liderou dende o inicio.

Primeira comparecencia para o madrileño Monarri co C3 R5. Por detrás dos tenores o do Citroën fixo unha carreira completa, descubrindo a súa nova unidade coa que foi finalmente terceiro.

Asinando moi bos tempos e sen cometer erros, Iago Caamaño levou o seu Fiesta MKII á quinta praza final, gran resultado para o coruñés e o seu Ford.

Tras estrear o R4 nas especiais de terra de Fafe, o equipo Suzuki descubría o asfalto. Unha picada atrasou a Vinyes, sendo o local Pardo o mellor, quinto o alaricano e primeiro piloto da provincia na combinada final.

O café da Vila
Ameneiral, 10
Bertamiráns
O punto de encontro para almorzar desde 1999

Agardado retorno dos imáns Vallejo ao asfalto nacional, no Porsche co que foran campións en 2014. Cun coche bridado por regulamento, os de Meira defendéronse pero un fallo do radiador eliminounos ao final da matinal.

A categoría R2 foi liderada polo noieses Álvaro Pérez e Brais Mirón, competindo co seu coñecido 208.

Pese a unha penalización, que o fixo retroceder postos na xeral, a primeira praza entre os coches N5 foi para o ourensán Toño Gómez.

Brillante vitoria para o local Diego Félix, copilotado pola barbantina Raquel Rodríguez, no Trofeo Suzuki.

CLASIFICACIÓN XERAL

Posto	Piloto	Vehículo
1º	José Mª López	Citroën C3 R5
2º	Iván Ares	Hyundai I20 R5
3º	Alberto Monarri	Citroën C3 R5
4º	José A. Suárez	Skoda Fabia R5
5º	Iago Caamaño	Ford Fiesta R5 MKII
6º	Javier Pardo	Suzuki Swift Rally S
7º	Francisco Dorado	Volkswagen Polo GTI R5
8º	Manuel Fernández	Ford Fiesta R5
9º	José L. Peláez	Skoda Fabia R5
10º	Luis Vilariño	Skoda Fabia R5

ATA 48 CLASIFICADOS

DO LAPIS AO TECLADO

Miguel Cumbraos

Nova e vella

Atrás queda A Pontenova. Atravesala significa percorrer boa parte do núcleo urbano de Os Peares, deixando a un lado o ferrocarril, o Miño e a súa paisaxe. Pouco despois, xírase á esquerda, buscando a capital do municipio, A Peroxa, á dereita do citado río. Aínda quedan uns minutos para as oito da mañá, o día é gris, cunha certa néboa que obriga a acender as luces nos vehículos. Uns quilómetros, curva contra curva, casas dun lado e outro, avanzando para atopar o lugar de Carracedo, poucos minutos despois. Algo máis adiante a estrada está cortada en ambas direccións e ten decoracións ben coñecidas e significativas: cinta vermella, cinta amarela, coche cruzado cunha emisora de 27 dentro e unha delatora antena no seu teito. A maiores, os comisarios de ruta, chalecos verde-amarelos ás súas costas. Á esquerda hai un ramal cara a Graíces e cara a algúns restos medievais que no seu día formaron un castelo medieval. E non falta a necesaria parada de autobús, gastada cor gris da súa construción, recordando que o ente provincial completou a súa instalación e pagou o seu custo.

A postal indica que vai pasar algo diferente este último sábado de xullo, xusto o día en que Galicia celebra a festa do seu patrón, ese apóstolo de Cristo que mantén vivas as rutas a Compostela dende hai uns cantos séculos. O paso do vehículo 000, ás 8h05, e o posterior do 00, deixa claro que hai algo que non é novo nestes lugares, aínda que a súa frecuencia é variable. Cousas clásicas, que describimos neste cruce de esquerdas, onde se agardan levantadas de rodas, como confirmou o Hyundai do abulense Sansegundo, pilotando o coche 0. E que nos levan a unha realidade anhelada hai meses, cando sen sobresaltos nin excesos, Pepe López inscribe o seu C3 na viraxe e mete marchas estrada arriba. É día de rali, o rali de Ourense.

Pero nas ladeiras que cruzan o punto en cuestión, cunha soa casa no vértice do ángulo, xorden diferentes paisaxes. Non faltan os "ocalitos", moi típicos do bosque galego, os "toxos" e tamén as zarzas, listas para rabuñar as pernas, case todas ao aire, de homes e mulleres, as regras do verán. Hai xente, veciños, afeccionados, sen exceso de número, a unhas horas que polo momento non son quentes e máis ben grises. Son persoas que, deixando de lado a súa orixe, o seu amor por este deporte ou a súa curiosidade por descubrir algo novo, respectan o que se lles pediu, insistentemente, sen berrar, pero salientando a necesidade de facelo.

Así, gozan de como o "Cohete" Suárez continúa co seu carrusel "segador", como o 997 dos irmáns Vallejo ruxe ao lonxe ou de como Alonso levanta uns bos cachos de herba ao cortar excesivamente a curva. Fano, marcando ben as distancias entre eles, coas máscaras na cara, que só retiran para tomar un trago de auga, levar algo de comida aos dentes ou inhalar un pouco de nicotina. E deixarán de gozar co espectáculo cando a especial se neutraliza xusto despois das nove da mañá. Ralis con cousas "vellas", ralis con obrigas "novas", que todos debemos entender, admitir e respectar. Que siga sendo así.

Toda a actualidade da comarca nas túas mans

obarbanza.gal

Visita a nosa web

Síguenos en:

obarbanza @obarbanzagal @o_barbanza

O Barbanza

Diario dixital