SPRINT MOTOR

A ACTUALIDADE DO MOTOR [ABRIL2023] Nº 311- ANO XXVIII www.sprintmotor.com

Lamborghini Revuelto
Un superdeportivo híbrido V12 HPEV

Energica Xperia Green Tourer

VAYPERautomoción

Cruceiro da Coruña, 203 • Santiago
Vía Pasteur, 46 - 48 • Polígono do Tambre • Santiago
Tel. 981 93 73 49 • www.vayperautomocion.com

Mecánica en general: taller | chapa | pintura | electricidad | itv | neumáticos | aire acondicionado
cambio de aceite | vehículos de ocasión | reparación de vehículos de flota

El nuevo icono 100% eléctrico
ID. BUZZ

Conduce el futuro de la movilidad eléctrica con el nuevo ID. Buzz Pro. Descubre un nuevo concepto de espacio interior y una conectividad de última generación a la altura de tus mejores planes. ¿Listo para cargarte de buena energía?

La ilustración del vehículo muestra equipamiento opcional.
Gama ID. Buzz con motores EU6 consumo medio: 21 kWh/100 km.
Emisión de CO_2: 0 g/km.

Yáñez
Viaducto de la Rocha, 30
Tel. 981 530 366
Santiago de Compostela
www.yanez.es

SUMARIO

NOVAS 6

+

6 A II CONCENTRACIÓN DO CLUB CLÁSICOS FORD REÚNESE EN MAIO EN COMPOSTELA

FERRARI ROMA SPIDER: A NOVA DOLCE VITA

NOVO EXPLORER ELÉCTRICO

7 O LEXUS UX 2023, UN URBANO CON MOITO MUNDO

VOLVE A ICONA ELÉCTRICA DE VW, AS NOVAS ID. BUZZ E BUZZ CARGO

10 JEEP EVOLUCIONA O SEU CLÁSICO, O WRANGLER 2024

O SUZUKI ACROSS PON O ACENTO NA DIXITALIZACIÓN

12 VOLVERÁ AOS CEOS O DS FANTOMAS?

O NOVO ESPACE NA TRANSICIÓN ECOLÓXICA DE RENAULT

PROBA » 22
ENERGICA XPERIA GREEN TOURER

NOVAS » 06
6, 7, 8, 10, 12, 13

PRESENTACIÓN » 16
LAMBORGHINI REVUELTO

RETRO VISOR » 26
NSU PRINZ

COMPETICIÓN » 29
PROXECTO MISSION H24

SECCIÓNS

EDITORIAL	3
DUAS RODAS	4
TALLERES	14
SEGURIDADE	20
COMPETICIÓN	29

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Sevi Martínez, Antón Pereira, Xabier Vilariño, Xose Arufe, Luis Penido, Luís Rivero de Aguilar, Uxía Queiruga, Nacho Carballeira

Deseño e maquetación:
Juan Feáns
www.juanfeans.com

SPRINT MOTOR:
SPRINT MOTOR

Avda. da Liberdade, nº16, 4ºA
15706 - Santiago de Compostela
Tfno.: 669 277 050
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com

IMPRIME:
Tórculo Comunicación Gráfica

Depósito Legal: C–138/97

EDITORIAL

Concesionarios si, concesionarios non

Parece como se os fabricantes estivesen esfollando a margarida. Pero iso é a realidade que nos ocupa actualmente: concesionarios si, concesionarios non. Un tema importante de cara ao futuro de calquera marca: quen será a cara visible dela en cada cidade ou zona, e con que atribucións.

Algúns dos grandes construtores mundiais de coches xa chegaron á conclusión, seguindo, todo hai que dicilo, os pasos de Tesla, de que elixían a fórmula de "concesionario non".

Por outra banda, aínda hai algúns que están esfollando a margarida, non sabemos se por prudencia ou por indecisión. Entendémolo porque con todo o rebumbio que estamos vivindo no sector da automoción a cousa non está nada doada. Un paso en falso pode penalizarse moi duramente.

Tesla tívoo claro dende o principio, eliminou intermediarios. Así de sinxelo. Xogaba só na liga dos eléctricos, e practicamente non tiña competencia. Isto "implicaba" que as regras do xogo as establecía *mister* Musk. Se vostede quería un dos seus coches tiña que localizalo e comprárllelo. Ultimamente a cousa parece que se lle complicou un pouco, porque a competencia comeza a tirar forte e a liga xa non é só de Tesla. Como un claro exemplo da entrada de novos rivais nesta liga automobilística está a baixada de prezos que fixo a marca de Elon Musk a principios deste ano de todos os seus modelos, algún cun desconto de cinco mil dólares.

E agora entra un novo factor que fará máis complicado para os grandes fabricantes esfollar a margarida dos seus concesionarios oficiais, chámase China.

Se os construtores tradicionais de automóbiles ven con temor a chegada de enseñas chinesas, os concesionarios veno como unha boa oportunidade. As dúas principais marcas do automóbil do país asiático que acaban de aterrar recentemente no noso mercado nacional, BYD e MG, apostaron claramente por un modelo de venda tradicional en concesionario, en vez de comercializar os seus coches vía *online*.

Este detalle pode decantar a grandes grupos nacionais da automoción con concesionarios, que se vexan despoxados da marca que representaban, a optar por facerse concesionario oficial dalgunha destas dúas marcas chinesas ou doutras que poidan chegar proximamente ao noso país.

Todo isto fai que se lles poida complicar as cousas aos fabricantes que tomaron a decisión de prescindir dos seus concesionarios oficiais. Aínda máis, se temos en conta a competitividade das marcas chinesas cos vehículos eléctricos.

O fabricante chinés MG xa asinou acordos con grandes compañías de distribución do noso país. Como o grupo Marcos, Quadis e Cars.

Pola súa banda, BYD, que oficializou a súa chegada ao mercado nacional o pasado mes de marzo, asinou acordos de distribución con Quadis, Caetano Retail España e Astara (compañía que tamén comercializa á marca chinesa Aiways), grupos cun importante poderío financeiro.

Tanto MG como BYD apostan polo modelo tradicional de venda na rede de distribución, ao contrario que grandes fabricantes como Stellantis ou Volkswagen, que están mudando ao modelo de axencia no que o concesionario é un mero entregador de vehículos.

Nos vindeiros anos veremos quen tiveron razón ao decidirse por un ou por outro modelo: concesionario oficial ou entregador. Mentres tanto aínda quedan moitos fabricantes que seguen esfollando a margarida. Hai moito en xogo. Como a confianza dos usuarios nunha marca e no seu respaldo de posvenda. Xa que é distinto que unha empresa de automoción sexa concesionario oficial ou un simple entregador. O que non sabemos é se o cliente saberá apreciar a diferenza.

Especialistas en coches de ocasión

COMPOSCAR
Nos importa tu tiempo!

Rúa María de los Ángeles de la Gandara, nº24 Pol. de Boisaca - 15890 Santiago - Tel.: 881 956 626

Tadej Pogačar é o ciclista máis completo actualmente?

■ MIGUEL DEL MORTIROLO | Texto e Foto

O ciclista esloveno, Tadej Pogačar, pode gañar tanto carreiras por etapas como as clásicas máis prestixiosas, ademais non só gaña clásicas "duras" senón que é un especialista en gañar calquera tipo de proba.

Entre os seus triunfos destacan carreiras como o Tour de Francia, París-Niza, Tirreno-Adriático, Strade Bianche, Lieja-Bastoña-Lieja, Gran Premio de Montreal, Clásica Jaén Paraíso Interior, Giro de Lombardía ou o Tour de Flandes que gañou hai unhas semanas.

Pogačar non é o habitual "vueltómano", que só disputa as grandes voltas e alguna proba máis, senón que é capaz de estar competindo dende febreiro e intenta dar o máximo nas clásicas.

É raro ver a un ciclista esloveno, con tan pouca tradición ciclista no seu país, que dispute con tanta coraxe as clásicas e intente engrosar o seu palmarés con estas probas, fai que os seus triunfos teñan máis repercusión.

Eu son partidario de que aínda que sexas un "vueltómano" porque non probar nas clásicas, o ciclismo non é só o Tour de Francia ou a Vuelta a España, hai moitísimas probas máis. E gracias a Pogačar parece que este mundo de clásicas esta a ser coñecido polo publico en xeral.

Bolsa TR50, con capacidade para dous cascos

A TR50 ten unha capacidade de ata 40 litros. Permite gardar ata 2 cascos integrais. Está realizada en materiais de alta resistencia como poliéster 900D e acabados en hypalon; pode resistir a rachados e queimaduras, golpes ou raiadas e ata máis de 1.000 horas de raios ultravioletas. A súa robusta base en polipropileno reforzado con fibra de vidro permítelle cargar ata 10 kg. Grazas a esta sólida base pode ancorarse como un baúl á grella e bloquearse mediante chave de forma segura.

A TR50 está preparada para axustar accesorios como bolsas extras nos laterais grazas ao seu Molle System, ou engadindo correas extras que poden fixarse á base. Doutra banda, se queremos reducir o seu volume, pódese encartar con só quitar dous plafóns interiores dos laterais.

Inclúe unha funda para chuvia e unha cinta de transporte para desancorala e levala libremente. Prezo: 199 €.

Novo escape específico para Vespa Euro 5 GTS 4T

O escape está homologado segundo as leis Euro5, e está dispoñible tamén con catalizador. Móntase moi facilmente e pesa 3 kg menos co escape orixinal. Mellora as características de aceleración e recuperación.

O escape Polini para Vespa Euro 5 125 GTS e GTS SUPER ie 4T 4V ten un prezo de 720 €; con catalizador: 846 €.

Un *e-scooter* especial

En colaboración con BMW Motorrad Austria en Salzburgo, o especialista en personalización Vagabund Moto GmbH (Graz) creou o CE 04 Vagabund Moto Concept, un multifuncional *e-scooter* baseado na BMW CE 04 para uso urbano.

Este *e-scooter* non só ten un esquema de cor particularmente atractiva en branco, verde escuro, beige e negro, senón que tamén conta con varios elementos funcionais creados nun estilo de deseño fresco e moderno e centrado nun grupo obxectivo xuvenil. Por exemplo, unha simpática cara riseira non só proporciona unha fascinante acentuación visual no cubo da roda dianteira, senón que tamén aparece no cristal dos intermitentes. O que se mantivo é o concepto técnico do CE 04 con datos crave como unha potencia máxima de 42cv, unha aceleración de 2,6" de 0 a 50 km/h, unha autonomía de 130 km (WMTC) e un tempo de carga de 65 minutos de 0 a 80%, cun cargador rápido opcional á máxima corrente de carga.

O CE 04 Vagabund Moto Concept recibiu un baúl superior para complementar o espazo de almacenamento estándar, xunto cunha táboa de surf cun sistema de transporte integrado no vehículo. "A táboa de surf non é só unha peza de equipamento deportivo: é tamén unha metáfora dun estilo de vida urbano sostible. Este *e-scooter* combina traballo, lecer e estilo individual, demostrando que non ten por que haber contradición entre ningunha destas áreas", conclúe Oliver Balzer, director de BMW Motorrad Austria.

VUELVE
EL RECAMBIAZO
DE ASER
HASTA 10%*
DTO. EN PRINCIPALES
MARCAS
50.000€
EN HERRAMIENTAS
www.elrecambiazodeaser.com
Desde el 1 al 31 de mayo de 2023
otero caritón
Jaime y Ramón Otero Caritón, S.L.
RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL
Vía Edison, 30 - 32
Polígono Industrial del Tambre
15890 - Santiago de Compostela
Teléfono: 981958340
www.oterocariton.com
aser
Aser Aftermarket Automotive, S.A.

A II Concentración do Club Clásicos Ford reúnese en maio en Compostela

Tralo éxito conseguido na I Concentración de Clubs Ford de 2022, celebrada en Ezcaray (La Rioja), o Club Clásicos Ford de España convoca a II edición en Santiago de Compostela o vindeiro sábado trece de maio. Será unha cita excepcional para os amantes de Ford e dos coches clásicos.

A cita en Santiago comezará pola mañá na Praza Rodríguez Cadarso coa recepción e acreditación das persoas e vehículos participantes. Posteriormente realizaranse actividades como unha foto de familia na praza do Obradoiro, que contará coa participación de autoridades do Concello e da Xunta de Galicia, unha visita xacobea pola cidade ou un xantar de irmandade entre outras actividades.

Aínda sendo un club novo, fundado no 2020, apenas uns días antes do confinamento pandémico, o Club Clásicos Ford de España xa conta con máis de cen socios e relacións con moitos clubs e asociacións ao redor da marca Ford. De feito, na concentración do ano pasado contaron con 98 coches inscritos, 12 clubs representados, representantes de 23 provincias e máis de douscentos asistentes.

Novo Explorer eléctrico

Deseñado e fabricado en Alemaña, o Explorer 100% eléctrico de Ford é o primeiro dunha serie de novos vehículos da compañía que trazan o camiño cara á completa reinvención da marca en Europa. O Explorer é un *crossover* de tamaño medio, con cinco prazas distribuídas en dúas filas, totalmente equipado para atender a todas as necesidades das familias do século XXI.

O seu estilo exterior futurista combinado cun deseño preparado para a aventura, cunha capacidade de almacenamento duns 470 litros e unha capacidade de carga rápida dun 10% ao 80% en só 25 minutos. Entre as súas prestacións dixitais, destaca unha pantalla táctil móbil de gran tamaño SYNC Move 2 e un sistema de infoentretemento con audio, totalmente conectado e adaptado ao interior, con integración sen cables de aplicacións e avanzadas tecnoloxías de asistencia ao condutor.

"O Explorer é o precursor da nova xeración de Ford, caracterizados por ser vehículos eléctricos emocionantes, impregnados das nosas raíces americanas, mais fabricados en Colonia para os clientes europeos. Vehículos preparados para grandes aventuras e plenamente dotados de todo o que os condutores precisan para os seus desprazamentos diarios", dixo Martin Sander, director xeral en Europa de Ford Model.

Ferrari Roma Spider: A nova *dolce vita*

O último modelo saído de Maranello presentouse en marzo do 2023 nun evento exclusivo celebrado no palacio O Badi de Marrakech. O Ferrari Roma Spider, deseñado polo Centro Stile Ferrari baixo a dirección de Flavio Manzoni, pretende trasladar o concepto da "Nova Dolce Vita" reinterpretando en clave contemporánea o estilo italiano dos anos 50 e 60, caracterizado polo refinamento e a alegría de vivir.

As proporcións e os volumes puros e elegantes inscríbense na tradición dos Ferrari con motor central. O coche preséntase cunha relación peso-potencia líder na súa clase grazas ao seu chasis integramente en aluminio e ao seu V8 biturbo de 620cv, motor coroado os últimos anos en distintos rexistros internacionais. Ademais, a caixa de cambios DCT de oito velocidades garante excelentes niveis de confort, eficiencia mecánica e posibilidades de diversión para quen sabe valorar un Ferrari. Este deportivo complétase cunha *interfaz* home-máquina que representa unha versión revisada e perfeccionada da xa vista no Ferrari Roma, na que o volante consta de mandos táctiles situados nos radios.

No seu deseño, a gran novidade deste Spider, reside no teito de lona desmontable, unha solución que 54 anos despois da súa gloriosa aparición no 365 GTS4 de 1969, volve impresionar. O elegante teito con diversas posibilidades de personalización reprégase en 13,5 segundos.

BREVES

Tesla baixou o prezo do Model 3 en España ata os 39.760 €, un 11,6% menos que os 44.990 que custaba en xaneiro, que podería baixar ata 7.000 € máis coas axudas do Plan Moves III.

O conselleiro delegado de Michelin, Florent Menegaux, advertiu de que as compañías asiáticas, en particular as chinesas, están a vender os seus produtos en Europa a un prezo inferior ao custo das materias primas.

O ciberataque máis común en todo o mundo que se está producindo contra os vehículos e as frotas é o relacionado co sistema sen chave ou *keyless* para roubar o automóbil ou os bens que haxa no seu interior, seguido dos ataques aos servidores e as *apps* móbiles.

O nivel da renda media dos traballadores lastra a penetración dos coches eléctricos na UE, debido a que provoca que este tipo de automóbiles non sexan accesibles para boa parte dos cidadáns europeos.

Ford, a través do seu proxecto E-Self, está a probar unha tecnoloxía de condución automatizada que permite aos vehículos saír sós da cadea de montaxe, desprazarse de forma autónoma ata os puntos de proba final e recargarse antes de estacionarse a si mesmos.

O uso correcto dos sistemas de retención infantil no noso país ascende a un 46 por cento de casos, o valor máis baixo dos resultados obtidos no Proxecto 'Baseline'.

O Lexus UX 2023, un urbano con moito mundo

O UX concibiuse co obxectivo de desenvolver un "Urban e Xplorer (UX)" capaz de ofrecer tanto a sensación de seguridade propia dun crossover, como o pracer de conducir que brinda un hatchback sofisticado. As súas dimensións contidas, de 4.495 mm, fan do UX un urbano con amplas capacidades para saír á estrada.

A distancia entre eixos de 2.640 mm do UX suavizan e estabilizan a condución, á vez que lle confire un espazoso habitáculo para o condutor. O diámetro de xiro de 10,4 metros permite manobrar e aparcar con maior facilidade e a condución en termos xerais tamén se beneficia do baixo centro de gravidade do UX, tanto polas solucións para situar a batería, como polo uso de aluminio nas portas laterais, os aleróns e o capó, empregando materiais compostos no portón traseiro.

Dende o silencio asociado á condución da marca, o deseño da súa carrozaría, presenta un patrón aerodinámico innovador dende as esculpidas formas do seu capó-motor, mellorando as prestacións de resistencia ao avance. Lexus destaca que o seu UX concéntrase en cubrir catro das principais razóns de compra: deseño atrevido, dinámica de condución, seguridade e conectividade.

Volve a icona eléctrica de VW, as novas ID. Buzz e Buzz Cargo

Volkswagen presentou as dúas novas versións da furgoneta ID. Buzz, a familiar, e a súa versión comercial para o reparto, a ID. Buzz Cargo. Os dous modelos produciranse na planta de Hannover e segundo a compañía convértense na primeira gama de vehículos 100% eléctricos, conectados e dixitalizados de Europa.

A ID. Buzz é unha reencarnación da mítica T1, un vehículo con máis de 70 anos e sete xeracións de vehículos ás costas. Como no clásico, a grande amplitude do interior da ID. Buzz faina atractiva para familias, empresas ou persoas activas. Este grande espazo interior reinventado coa dixitalización, o seu «Open Space», ofrece posibilidades para facer vida, viaxar e traballar.

As ID. Buzz achegan tracción traseira (como no T1 orixinal) e incorpora unha batería de 77 kwh (netos), situada entre os eixos no chan do coche. O radio de xiro é moi curto, só 11,1 metros (coma un Golf), facilitando a manobrabilidade especialmente na contorna urbana e á hora de aparcar. Como modelo de referencia da electrificación de Volkswagen a ID. Buzz alcanza os 418 km de autonomía, cun tempo de recarga de trinta minutos nunha estación de carga rápida.

E-Ulysses, electrificando Fiat

O novo E-Ulysse é o terceiro vehículo totalmente eléctrico da marca italiana tralo novo 500 e o E-Doblò. Concibido por Fiat como un monovolume co ADN dun turismo, goza de todas as vantaxes da tracción eléctrica, coa entrada asegurada en zonas de tráfico restrinxido no centro das cidades ou un motor extraordinariamente silencioso. A posición de condución similar á dun coche procura o confort para as viaxes longas e a posición elevada do asento asegura a visibilidade na estrada.

Distínguese tamén doutros monovolumes por unhas dimensións que o sitúan á cabeza do segmento, facilitando a liberdade de movementos e a comodidade para os pasaxeiros. O volume de carga do E-Ulyses dispón dunha capacidade de maleteiro de 4.200 litros na versión estándar e de 4.900 litros na longa (900 e 1.500 litros respectivamente con todos os asentos ocupados). Tamén poden cargarse obxectos de até 3,1 metros de lonxitude na versión estándar, ou de até 3,5 m na longa. A modularidade do interior e a súa capacidade para aloxar até oito persoas, fano idóneo para servizos de transporte para hoteis, taxis e traslados VIP. Fiat destaca que o E-Ulysse chega a todas partes conducíndose como un coche normal, podendo por exemplo, desprazarse por calquera aparcadoiro subterráneo cunha gran manobrabilidade.

Novo SsangYong Musso

A clásica pick-up Musso, comercializada entre 1994 e 2003, reincorpórase ao futuro do automóbil con este lanzamento, sendo a aposta comercial do ano da marca coreana SsangYong. A nova Musso Sports é unha pick-up conectable de grandes dimensións, de 5,4 metros de lonxitude, 1,95 metros de ancho e 1,88 metros de alto, o que lle permite contar cunha distancia entre eixes de 3,21 metros, cun dobre habitáculo e unha caixa de carga.

SsangYong pon en valor no seu lanzamento a capacidade para a aventura do vehículo, tanto dentro como fóra da estrada, grazas ao seu robusto chasis e ao seu moderno deseño interior e exterior. A nova Musso que conta cun sistema de tracción 4x4 e incorpora novas funcionalidades para aproveitar as posibilidades da dixitalización, concibiuse tanto para o seu uso diario en todo tipo de traballo, como para ser unha alternativa exclusiva para os afeccionados aos vehículos de campo, sinxelo mecanicamente, pero con calidades competitivas de todoterreo.

De catro cilindros en liña e 2,2 litros de capacidade, o motor e-XDi 220 diésel do SsangYong Musso Sports ofrece un sensacional rendemento de 202cv. É o mesmo propulsor que equipa o actual Rexton e está

asociado a unha caixa de cambios de seis velocidades, que pode ser manual o automática. O par motor es de 400 Nm na versión manual e 441 Nm na automática. Ademais, é capaz de alcanzar unha velocidade de 186,5 km/h. O novo SsangYong Musso Sports está dispoñible en tres versións (Pro, Premium e Limited), cunha atractiva gama de sete cores diferentes e lamias de aliaxe de 17" o de 18" en función do acabado. Os prezos de lanzamento van dos 26.500 aos 32.000 euros.

Novo GLC Coupé

A evolución deportiva do todoterreo de Mercedes, que destaca polas súas rechamantes proporcións e formas moldeadas, converteuse nun produto inconfundible asociado á alta calidade. Esta nova evolución do GLC Coupé, como irmán deportivo do GLC SUV, completa a serie de vehículos máis vendidos do fabricante xermano nos últimos tempos.

O Coupé destaca polas súas numerosas funcións, como a tracción integral 4MATIC e a condución todoterreo puramente eléctrica nos modelos enchufables. A marca destaca as prestacións deportivas e a alta eficiencia do vehículo. Todos os modelos están equipados con tecnoloxía de propulsión eléctrica, xa sexa como híbrido enchufable, cunha autonomía totalmente eléctrica adecuada para as necesidades cotiás, ou como mild-hybrid, con tecnoloxía de 48 volts e un alternador integrado para un impulso extra e a recuperación de enerxía. A batería, desenvolvemento propio de Mercedes, ten unha capacidade total de 31,2 kwh, polo que unha recarga completa co cargador opcional de corrente continua de 60 kw complétase nuns 30 minutos.

Os altos estándares do novo GLC Coupé son evidentes en cada detalle, da electrificación ás funcionalidades da dixitalización. Dende o hardware e o software, as pantallas LCD, as melloras no asistente de voz intuitivo "Hey Mercedes" ou os servizos de streaming, que integran xa experiencias individualizadas.

compostela car SERVICE

Estás buscando un coche especial?
Somos expertos en la venta de vehículos seminuevos Premium.
Prueba nuestro servicio de coche a la carta.
Llámanos 981 58 18 99

Vía Faraday, 21. Polígono del Tambre. Santiago de Compostela 981 58 18 99 ventas@compostelacarservice.com Síguenos

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

Antonio Baliñas S.L.

Negreira
981881669

Nuevo Opel
CORSA

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

TP talleres pontevea

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

BOSCH Service
Car Service

Gran variedade de turismos e comerciais de OCASIÓN. **Visítanos!!**

Lugar Igrexa de Reis, 2 - 15883 Reis - Teo (A Coruña) • 981 809 053 / 650 196 956 • tallerespontevea@gmail.com • www.tallerespontevea.com

Jeep evoluciona o seu clásico, o Wrangler 2024

As lendarias capacidades do Wrangler nacen da súa evolución histórica, da súa aparición na II Guerra Mundial ao éxito comercial dos anos 90, asegurándolle un espazo na memoria colectiva dos amantes do automóbil. O Wrangler 2024, presentado no Salón do Automóbil de New York o pasado mes de abril, mellora as evolucións dos últimos anos, afianzando a sustentabilidade do concepto coas prestacións tradicionais do clásico 4x4.

Así, o futuro Jeep Wrangler 2024 ofrece a posibilidade de elixir entre as opcións de motorización máis diversas do segmento, ofrecendo aos clientes o motor que mellor se adapte ao seu estilo de vida. Nesa ampla gama, pódese escoller entre o híbrido enchufable 4xe electrificado de 49 MPGe até o Rubicon 392 de 470cv e 8 cilindros en V. A avanzada familia 4xe e o Rubicon 392 incorporan exclusivamente unha transmisión automática de oito velocidades, mentres que as motorizacións de gasolina de 2,0 e 3,6 litros ofrecen tanto unha transmisión manual de seis velocidades como unha transmisión automática de oito. A estética do Wrangler 2024 chamou a atención polo seu deseño conectando e renovando os tradicionais trazos da marca. A aposta pola estética obsérvase tamén no catálogo de cores exteriores, ofrecendo dez rechamantes posibilidades: Yunque (Novo), Conde, vermello pirotecnia, cristal de granito, Zynith prateado, Alta velocidade, azul hidro, Sarge, branco brillante e negro.

O Suzuki Across pon o acento na dixitalización

Tres anos despois do seu lanzamento, o SUV Premium de Suzuki actualizouse cunha serie de melloras en todas as súas capacidades, presentando o novo Across como un vehículo aínda máis dixital, conectado e práctico no día a día. Os bos resultados do primeiro Suzuki Across, cun trienio xa nas estradas, auguran un gran futuro a este novo referente da marca xaponesa.

O vehículo conta cun sistema de propulsión con 225kw/306cv de potencia máxima combinada, formado por unha mecánica atmosférica de gasolina, de 2,5 litros de cilindrada e dous propulsores eléctricos aloxados de forma independente en cada eixo. Estas prestacións combinan co sistema E-Four (Electrical 4WD System) de tracción as catro rodas, que emprega un motor traseiro independente que distribúe os esforzos das rodas traseiras dependendo das condicións de condución. O SUV híbrido enchufable estrea tamén unha nova instrumentación dixital de 12,3 polgadas e unha pantalla táctil de 10,5 polgadas, cun sistema de conectividade que permite unha integración fluída de Android Auto ou Apple CarPlay. En síntese, o Suzuki Across avanza o camiño da marca xaponesa por asumir as transformacións da industria, cunha elevada autonomía eléctrica de 75 quilómetros, con consumos moi contidos e etiqueta 0 Emisións da DXT.

O Kia EV9 transpórtanos ao futuro dos SUV

Kia presentou a finais de marzo o EV9 o seu primeiro SUV eléctrico con tres filas de asentos, onde desvelou unha ambiciosa campaña mundial co slogan *"Here to reshape the way we move"* acentuando a súa aposta polo deseño dentro da revolución verde da industria.

A impoñente presenza visual do EV9 inspírase na filosofía de deseño "Opostos unidos" de Kia, que aproveita a tensión xerada polos valores diverxentes da natureza e a modernidade. Os deseñadores integraron unha combinación de formas elegantes e esculturais cunha xeometría segura e firme. "O Kia EV9 redefine os estándares de deseño exterior e interior, a conectividade, a facilidade de uso e a sustentabilidade. O EV9 ofrecerá aos usuarios unha nova perspectiva no sector dos SUV familiares. Proporcionará un confort excepcional non só para o condutor, tamén para todos os ocupantes" declarou Karim Habib, vicepresidente executivo e director do Centro Global de Deseño de Kia.

Este modelo é tamén un paso fundamental no camiño emprendido pola compañía para converterse nun provedor de solucións de mobilidade sustentable. O resultado é un vehículo que combina unha aura de robustez para todo tipo de condicións, coa calma e modernidade dun vehículo eléctrico.

NALGÚN LUGAR DE COMPOSTELA...

MIÑA FILLA,
PILLA OS BOLETOS PARA O
SORTEO
DE DUAS
TELEVISIÓNS
SMART TV 32"

MES DE MAIO
MES DA NAI

EN

Compostela Monumental
COMERCIO DO CASCO HISTÓRICO

ATA O 31 DE MAIO SORTEAMOS DÚAS TELEVISIÓNS SMART TV DE 32" E LOTES DE PRODUCTOS XACOBEO. SOLICITA O TEU BOLETO AO FACER A TÚA COMPRA EN CALQUERA ESTABLECEMENTO ASOCIADO A COMPOSTELA MONUMENTAL, CÚBREO, DEPOSÍTAO NA URNA E... ¡BOA SORTE!

Compostela Monumental COMERCIO DO CASCO HISTÓRICO · XUNTA DE GALICIA · MOONOFF · CATEDRAL · Deputación DA CORUÑA · CONCELLO DE SANTIAGO · cocahi Confederación Española de Cascos Históricos · Federación Gallega de CENTROS COMERCIALES ABIERTOS y Zonas Comerciales Urbanas

Volverá aos ceos o DS Fantomas?

Louis de Funès foi un popular actor francés e un dos grandes da comedia dos anos 60 do século XX. As súas películas, conectadas ao espírito da época, destacaban polo protagonismo dos automóbiles. Por este motivo, coincidindo coa efeméride dos corenta anos do seu falecemento, o Museo Nacional da Automóbil-Colección Schlumpf (Mulhouse) rendirá homenaxe a súa figura coa exposición "En movemento con Louis de Funès" aberta do 5 de abril ao 5 de novembro de 2023.

O excepcional museo, un imprescindible para os amantes da velocidade, reúne na exposición maquetas de distintos automóbiles, carteis, fotos de rodaxe e obxectos de attrezzo da filmografía de Louis de Funès. Entre eles, destacan o 2CV da película "Corniaud", o Mehari que aparece no filme "Cornadi" ou o icónico DS, que aparece na histórica segunda parte da triloxía "Fantomas" (1964) na que o automóbil descende sobre o Vesubio ou fuxe voando despregando unhas ás retráctiles.

Thierry Metroz, director de deseño de DS Automobiles declarou na inauguración da exposición "O DS fixo historia máis aló da industria do automóbil, formando parte do patrimonio francés e como tal ocupa un lugar importante no cine francés. Respondemos á petición do museo para a exposición de Louis de Funès deseñando un DS moderno en homenaxe ao DS de Fantomas". Por agora será só un boceto.

BMW lanza o XM para celebrar o seu 50º aniversario

Como parte da celebración do seu 50º aniversario, BMW presenta o primeiro coche de altas prestacións con sistema de propulsión electrificado. O XM aposta por un sistema híbrido enchufable composto por un motor de gasolina V8 e un motor eléctrico potente (consumo de combustible combinado: 1,5-1,6 l/100 e emisións de CO2 combinadas: 33-36 g/km no ciclo WLTP). O sistema de propulsión ofrece unha potencia total de 480 kW/653cv (xerada pola combinación dun motor de combustión con 360 kW/489cv e un sistema de propulsión eléctrica con 145 kW/197cv).

O motor de 8 cilindros está asistido por un motor eléctrico integrado na caixa de cambios M Steptronic de 8 velocidades. Ao arrincar, a forza de propulsión do motor é instantánea, ofrecendo unha resposta sen tempos de espera a cada movemento do acelerador. O sistema de propulsión M Hybrid de novo desenvolvemento, o coidadoso deseño e un ambiente de luxo moderno no interior, evolucionan o concepto de SAV (Sports Activity Vehicle) facendo do XM un vehículo de altas prestacións. As expectativas agardan que este modelo cultive o novo perfil de cliente emerxente por detrás dos cambios sociais e ambientais do mundo actual.

O XM xa está a venda no noso país cun prezo de saída de 179.700 €.

O novo Espace na transición ecolóxica de Renault

Dende hai corenta anos, Espace é o modelo de referencia da gama Renault en relación ao espazo interior, o equipamento de gama alta ou a modularidade. A nova identidade deste novo clásico para a transición ecolóxica volve ser fiel ás calidades orixinais, cun amplo espazo interior, equipamento completo e teito panorámico de cristal, entre outras cousas.

Con espazo para até sete ocupantes, o novo Espace fai da habitabilidade o seu principal valor de vendas. Máis que nunca, aspira ao confort para as viaxes longas, introducindo melloras nas prestacións de entretemento e conectividade dixital. Ademais o novo Espace sitúase á cabeza do seu segmento en termos de autonomía e emisións de CO2 grazas ao seu motor de E-Tech full hybrid de 200cv combinado cunha caixa de cambios automática multimodo.

O resultado ofrece unha das mellores relacións prestacións/consumo do mercado, cun motor turboalimentado de 3 cilindros con 96 kw (130cv) e 205 Nm de par, xunto aos dous motores eléctricos alimentados por unha batería de ións de litio de 2 kwh en rede de 400 volts. Sen dúbida, un paso adiante na electrificación da marca francesa conservando as esencias do Espace.

Versión híbrida e semiautónoma do C5X

O Citroën C5 X, que xa vendeu máis de 45.000 unidades en todo o mundo en tan só un ano é a segunda berlina máis vendida do segmento D en Europa. Agora amplía a súa gama cunha nova oferta que mellora as características eléctricas do vehículo, o C5*X EAT8 Plug-in Hybrid* 180. *A marca introduce* nesta nova versión do C5X o *Highway Driver Assist 2.0*, que dá un paso máis cara ao nivel dous de condución semiautónoma, engadindo funcións de interese como o cambio de carril semiautomático, a recomendación de velocidade anticipada ou a introdución dun sensor no volante para xulgar sempre se o condutor está activo ou non. Estas funcións súmanse a algunhas xa coñecidas como o freo de Seguridade Activo 2.0 (operativo de 7 a 140 km/h) o asistente de mantemento de carril (operativo de 0 a 180 km/h) ou o control de cruceiro adaptativo.

Avanzando coa electrificación o C5X *Plug In Hybrid* 180 ë-AT8 combina un motor de gasolina 1.6 PureTech de 150cv cun motor eléctrico de 81 kW, producindo unha potencia combinada de 180cv. Esta característica ofrece a posibilidade de conducir en modo 100% eléctrico, contando con aceleración lineal e unha velocidade de até 135 km/h. Conta ademais cunha autonomía de 64 km en modo cero emisións.

O ID.7 e a Axenda 2030 de Volkswagen

En liña coas estratexias europeas Volkswagen ten previsto aumentar a cota dos seus modelos eléctricos até o 80% de aquí a 2030. Nese plan a medio prazo, o novo ID.7 é un fito importante do camiño, xa que a marca organiza o seu lanzamento en toda Europa antes de finais de 2023. Ademais do mercado europeo, o ID.7 reforzará o segmento da clase media-alta de Volkswagen en China e Norteamérica.

O ID.7 totalmente eléctrico desenvolveu os seus puntos fortes nas sinuosas e montañosas estradas de Alacante, o que permitiu optimizar a evolución do vehículo, presentado por primeira ocasión o pasado dezasete de abril. O ID.7 é o primeiro modelo baseado na plataforma modular de propulsión eléctrica (MEB), un motor de propulsión de novo desenvolvemento e alta eficiencia. O novo propulsor eléctrico optimizouse en termos de consumo de enerxía, prevéndose autonomías WLTP de até 700 quilómetros e capacidades de carga de até 200 kW.

Kai Grünitz, membro do Consello de Dirección da marca Volkswagen e responsable de Desenvolvemento Técnico, explica: "Co ID.7 explotamos aínda máis o potencial da plataforma MEB. Melloramos a calidade de control do tren de rodaxe e puidemos aumentar aínda máis o confort de condución. A combinación dun sistema de propulsión superior, un tren de rodaxe confortable e unha grande autonomía convérteno nun vehículo perfecto para viaxes de longa distancia".

Edicións especiais Upland para o Jeep Renegade e Compass

A diversificada gama de edicións especiais que Jeep está a lanzar ao mercado no 2023 coincidindo co seu 80 aniversario inclúe ao Renegade e o Compass. A renovada frota de Jeep avanza coa liña da compañía híbrida enchufable Upland, que combina a lendaria forza do Jeep 4x4 cos novos avances da electrificación.

A edición especial de Renegade e Compass Upland ofrécense na versión híbrida enchufable 4xe de 240cv, onde 4xe garante a eficiencia de combustible e responsabilidade ambiental integrando dous motores eléctricos e un paquete de baterías de 11,4 kwh, cun motor turbo de gasolina de 1,3 litros de baixo consumo e transmisión automática de seis velocidades. Esta estrutura mecánica proporciona dous coches nun. Dunha banda un vehículo eléctrico de batería cun motor eléctrico e un paquete de baterías de ións de litio de alta voltaxe no eixo traseiro e doutra un vehículo convencional cun motor de combustión interna instalado no eixo dianteiro.

«O Jeep Renegade e o Compass son dous dos SUV de Jeep que mellor expresan os valores da marca: liberdade, aventura e autenticidade. Tanto a versión Upland como a High Altitude están totalmente equipadas e poden circular tanto por estradas lisas como polos terreos *off-road* máis rochosos», afirma Eric Laforge, xefe de Jeep Brand Enlarged Europe. Desta maneira as melloras na sustentabilidade do vehículo tamén melloran grazas á tecnoloxía híbrida eléctrica enchufable, as emisións de CO_2 son inferiores a 50 g/km en modo híbrido.

A importancia de comunicar ben e de escoitar ao cliente

O taller en modo "vendas"

■ MANEL BÁEZ | COORDINADOR DE ASSISTEC ASESORES | TEXTO ■ UXÍA QUEIRUGA | IMAXE

Se non o fixemos ata a data é por que non nos foi necesario. Así poderiamos resumir o motivo polo cal o taller mecánico non se plantexou a figura do comercial, coma si o tiveron que facer centenares de perfís distintos de PEMES.

Faise difícil imaxinar un perfil de empresa que factura 300.000 euros ou máis sen un organigrama no que se define un perfil comercial ou polo menos unhas funcións claramente nesa dirección. Pois nós, os talleres somos ese perfil de empresa en demasiados casos hoxe en día. Como un ebanista, un fontaneiro ou un cerraxeiro, comportámonos como ese empresario capaz de todo que ten que ser á vez xestor, contable e vendedor do seu propio coñecemento. Valeunos ata o de agora e iso está ben. Pero ante unha situación de reevolución como a que vivimos, e poñémoslle este "re-", porque a tecnoloxía tráenos ondas de innovación unha tras outra, sumíndonos nun cambio constante de paradigma tecnolóxico e de comportamento dos clientes. Nós, o empresario ou dono do negocio, non podemos xestionar a nosa empresa como o artesán do século XX. Debemos estruturarnos e definir tarefas.

A estas alturas do artigo, cando presento esta necesidade nalgunha formación ou charla, adoito ver miradas de incredulidade, e por iso matizo, non suxerimos que contratemos a un equipo comercial, suxerimos que adestremos, preparemos e desenvolvamos as nosas capacidades para ser, cada vez máis, atractivos cara aos nosos clientes nos momentos da verdade. Ben sexamos nós mesmos que por falta de estrutura debemos ser a cara da empresa ou ben seleccionemos un perfil que presente aptitudes de liderado, empatía, capacidade de escoita e comunicación, debemos adestrarnos e mellorar cada día, en isto da atención ao cliente. O tempo e os vicios adquiridos pásannos factura e son moi perigosos.

> "Hai que escoitar ao cliente e inspirarlle seguridade e confianza, será a forma de afianzar unha boa relación

O cliente

O noso cliente necesita o noso coñecemento, pero xa non en todo momento, gran parte das necesidades da vida útil do seu vehículo atópaas resoltas, expostas e con grandes condicións económicas en páxinas web onde poden elixir pneumáticos, elementos de consumo e mesmo recambios de alta rotación. Nós, ás veces con máis torpeza que acerto, expoñemos o noso coñecemento e saber facer nas redes sociais do noso negocio e dotámonos de ferramentas que facilitan a vida ao cliente (eles queren cita por web, whatsapp ou email), e todo isto xerounos un funil.

De todas as opcións de captación de cliente e fidelización que antes tiñamos, agora quédannos dúas. Principalmente, as máis potentes, os momentos da verdade: a recepción e a entrega.

O cliente vén ao taller 1'6 veces ao ano (de media a nivel nacional), o vehículo pásase de media no taller 6,2 horas, a recepción dura aproximadamente doce minutos e a entrega dez. Se dispoñemos de tan pouco tempo co noso cliente, e se o queremos fidelizar e manter, non credes necesario adestrar as nosas capacidades de escoita activa, detección de necesidades, coñecemento de motores de compra e venda cruzada?

> "Das opcións de captación de cliente e fidelización quedan dúas: a recepción e a entrega.

Non nos ensinaron a vender, tampouco nos ensinaron a falar ben. Parece que é máis importante saber varios idiomas que falar un correctamente e saber comunicar con el, e o peor, non temos nin idea de escoitar. Si, a voz que predomina na nosa cabeza é a nosa propia, preparando o argumento para contrarrestar o que nos está dicindo o cliente de fondo. É por todo iso que traballamos na nosa escola para adestrar estas capacidades, para coñecer ao noso cliente e para coñecer tamén que debemos ofrecer nós para ser un negocio rendible, xa que a final de contas aí está a graza.

Vender é xerar no cliente a necesidade de adquirir algo que non tiña previsto. Non é enganar, non é colocar, non é meterlle a man no peto. En idioma taller, é diagnosticar correctamente, previr avarías futuras, achegar seguridade e confianza ao cliente, e ás veces, dar malas noticias ao cliente polo seu propio ben.

Xa que o facemos cada día, xa que é o noso traballo, facer ben. Será rendible e fidelizará ao teu cliente.

Axenda
Sprint

TerreMoto

Novo Concesionario Segway

Recambios Balsa

www.recambiosbalsa.com

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

Un superdeportivo híbrido V12 HPEV

Lamborghini Revuelto

■ ANTÓN PEREIRA| Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotografía

Lamborghini presentou o Revuelto, o primeiro superdeportivo híbrido enchufable V12 HPEV (High Performance Electrified Vehicle). Este modelo define un novo paradigma en termos de prestacións, deportividade e pracer de condución grazas á súa nova arquitectura sen precedentes, a súa aerodinámica de máxima eficiencia e a un novo concepto de bastidor de carbono. A potencia combinada do motor de combustión e tres motores eléctricos, xunto cunha caixa de cambios de dobre embrague que debuta por primeiraveznun Lamborghini de 12 cilindros, é de 1.015 cabalos.

O sistema de propulsión combina compoñentes de alta potencia específica: o novo motor de combustión de 128cv/litro traballa en sinerxía con dous motores dianteiros de fluxo axial que ofrecen unha extraordinaria relación peso/potencia, cun motor eléctrico de fluxo radial integrado na caixa de cambios. Os tres motores eléctricos están alimentados por un paquete de baterías de ións de litio de alta potencia específica (4.500 W/kg) que tamén admite un modo de condución totalmente eléctrico.

"O novo Revuelto é un fito na historia de Lamborghini e un piar importante na nosa estratexia de electrificación da Direzione Cor Tauri", declarou Stephan Winkelmann,

presidente e CEO de Lamborghini.

A fibra de carbono, producida artesanalmente na fábrica de Sant'Agata Bolognese, é o principal elemento estrutural do novo coche, utilizado non só no monocasco e o bastidor, senón tamén en todos os elementos da carrozaría, salvo as portas e os parachoques. O uso extensivo de fibra de carbono e materiais lixeiros, combinado coa potencia do motor, contribúe a lograr a mellor relación peso/potencia da historia da marca: 1,75 kg/cv.

> O habitáculo caracterízase pola profusión de fibra de carbono

Deseño

O deseño inspírase en elementos aeroespaciais, caracterizados por superficies esculpidas envoltas por dúas liñas que parten do frontal e abrazan o habitáculo e o motor, estreitándose ata os escapes de forma hexagonal.

Aínda que o Revuelto supón un salto cualitativo no deseño, tanto externo como internamente, a inspiración nas lendas anteriores do V12 segue sendo clara. Empezando polo prototipo Countach de 1971 e as súas acertadas proporcións desenvolvidas sobre unha única liña lonxitudinal, este coche foi o responsable de crear un estilo puro e esencial contextualizado na época da Era Espacial. Definiu o ADN do superdeportivo Lamborghini V12 e introduciu un dos elementos V12 máis distintivos do fabricante italiano: as portas de tesoira de apertura vertical, que contribúen a crear o carácter do Revuelto.

"O Revuelto é a adrenalina feita visible", afirma Mitja Borkert, Director de Deseño de Lamborghini. "O deseño do novo Revuelto abre unha fascinante porta cara ao futuro da nosa exclusiva linguaxe de deseño. A primeira vista, o Revuelto é un impresionante Lamborghini V12 de nova xeración, con todas as liñas abrazando o monocasco e ofrecendo unha visión despexada cara ao propulsor V12 HPEV. A exclusiva e recoñecible firma luminosa en forma de E é significativa nesta nova era do noso coche insignia máis icónico, e o interior é un salto espectacular na definición da nova dirección de deseño da marca. A nosa filosofía de 'sentirse como un piloto' é nítida e visible en cada detalle: o condutor e o pasaxeiro están profundamente integrados no lixeiro deseño en forma de E do cadro de mandos e a consola central, replicando as sensacións de estar nun coche de carreiras pero cun perfecto equilibrio intuitivo entre os controis dixitais e físicos".

Personalización

O Revuelto é o modelo Lamborghini de serie que ofrece o maior potencial de personalización. De feito, ofrécense 400 cores de carrozaría e moitas máis opcións de personalización ao dispor do cliente que permiten crear un superdeportivo totalmente exclusivo. Todas as pinturas utilizadas son de base acuosa en lugar de disolvente.

O habitáculo caracterízase pola presenza de fibra de carbono visible utilizada no cadro de mandos, nas saídas de aire hexagonais e para enmarcar o cadro de mandos e as saídas de aire centrais. O cliente pode personalizar o interior do seu coche optando por unha mestura equilibrada de coiro e Corsa-Tex, ou decantarse por un só material en función das súas preferencias, con setenta opcións de cor dispoñibles.

O volante inspírase no mundo das carreiras e na experiencia do Essenza SCV12. Os catro selectores situados nos radios do volante utilízanse para seleccionar tanto os modos de condución como o sistema de elevación do coche e a inclinación do alerón traseiro. O deseño intuitivo do posto de condución e dos mandos ofrece unha sensación distintiva de Lamborghini: os botóns utilízanse para activar os intermitentes e o launch control, entre outras funcións, á vez que permiten ao condutor manter un agarre óptimo do volante en todo momento.

> Os catro selectores situados nos radios do volante utilízanse para seleccionar os modos de condución

Monofuselaxe

O Revuelto baséase nun novo chasis inspirado na aeronáutica, o "Monofuselaxe". Ademais dun monocasco

O volante inspírase no mundo das carreiras e na experiencia do Essenza SCV12

As portas de tesoira de apertura vertical contribúen a crear o carácter do Revuelto

fabricado integramente en fibra de carbono multitecnoloxía, conta cunha estrutura dianteira en Forged Composites; un material especial feito de fibras de carbono impregnadas en resina.

É o primeiro superdeportivo equipado cunha estrutura dianteira 100% de fibra de carbono, que tamén se utiliza nas estruturas das pontes dianteiras para garantir un nivel de absorción de enerxía significativamente maior en comparación cunha estrutura metálica tradicional -o dobre que o bastidor dianteiro de aluminio do Aventador- combinado cunha redución substancial do peso.

O chasis traseiro está fabricado con aliaxes de aluminio de alta resistencia e presenta dúas importantes pezas de fundición ocas na zona da cúpula traseira: estas integran as copelas dos amortecedores da suspensión traseira e a suspensión do tren motriz nun único compoñente, o que garante unha redución significativa do peso, un aumento da rixidez e unha redución substancial das liñas de soldadura.

Motor de combustión

O novo motor L545 ten unha cilindrada de 6,5 litros e é o motor de 12 cilindros máis lixeiro e potente xamais fabricado por Lambo. En total pesa só 218 kg: dezasete menos que a unidade do Aventador. O Revuelto presenta o motor virado 180 graos en comparación coa disposición do Aventador. O V12 supercadrado rende 825cv a 9.250 revolucións por minuto, grazas ao redeseñado sistema de distribución que admite réxime máximo de xiro de 9.500 rpm.

> “Este Lamborghini mantén unha das tradicións máis sólidas da marca: a tracción ás catro rodas

Os condutos de admisión de aire aos cilindros redeseñáronse para aumentar a subministración de aire e garantir un fluxo óptimo na cámara de combustión. A combustión dentro do propio motor tamén se optimizou, grazas á regulación da ionización na cámara con dúas unidades de control: unha solución xa utilizada no Aventador e que agora se traslada ao novo modelo. O novo sistema de combustión tamén se caracteriza por unha maior relación de compresión (12,6:1 fronte aos 11,8:1 do Aventador Ultimae). A dinámica de fluídos do escape mellorouse para reducir a contrapresión a altas revolucións e aumentar a potencia específica.

Tracción integral eléctrica

Este Lamborghini mantén unha das tradicións máis sólidas da marca: a tracción ás catro rodas. Ademais do motor de combustión interna que proporciona potencia ás rodas traseiras, agora estréanse un par de motores eléctricos no eixo dianteiro, cada un dos cales proporciona tracción a unha das rodas deste eixo. Tamén hai un terceiro motor eléctrico integrado na caixa de cambios de dobre embrague e oito velocidades, que pode subministrar potencia ás rodas traseiras dependendo do modo de condución seleccionado e das condicións.

O par combinado do motor de combustión e os tres motores eléctricos ofrecen unhas prestacións únicas no segmento dos superdeportivos, con 725 Nm producidos polo motor de combustión interna e 350 Nm por cada un dos motores eléctricos dianteiros. En total, a unidade de potencia ofrece unha potencia máxima combinada de 1.015cv.

Os dous motores eléctricos da parte dianteira de fluxo axial refrixerados por aceite ofrecen unha boísima relación peso/potencia: 18,5 kg por cada 110 kW de cada motor. Ademais de proporcionar potencia ás rodas dianteiras, tamén dispoñen dunha función de vectorización do par motor, que optimiza a dinámica de condución e recupera a enerxía producida ao frear. Cando está en modo eléctrico, o Revuelto é só tracción dianteira para optimizar o consumo de enerxía, mentres que a tracción eléctrica ao eixo traseiro actívase baixo demanda cando é necesario.

Este Lambo está equipado cun paquete de baterías de ións de litio de alta potencia específica (4.500 W/kg) situado dentro do túnel central, o que mantén o centro de gravidade o máis baixo posible e garante unha distribución óptima do peso. A batería está protexida por unha capa estrutural inferior e está conectada aos motores eléctricos dianteiros, ao motor eléctrico traseiro e a unha unidade de recarga integrada.

A batería mide 1.550 mm de longo, 301 de alto e 240 de ancho, e está composta por celas de bolsa cunha capacidade total de 3,8 kWh. Cando a carga chega a cero, pode recargarse utilizando corrente alterna doméstica e corrente de columna de carga de ata 7 kW de potencia, que permite recargar completamente a batería en só trinta minutos. Tamén pode recargarse mediante a freada rexenerativa das rodas dianteiras ou directamente do motor V12 en só seis minutos.

Infoentretemento

O Revuelto incorpora un renovado sistema de infoentretemento, cun novo e orixinal deseño. O novo sistema de radio *online* ten milleiros de emisores dispoñibles, cunha función de procura baseada na popularidade, o xénero e o país. SiriusXM 360L (para o mercado estadounidense) é unha actualización significativa en comparación co SiriusXM anterior, e agora ofrece máis contido conectado, incluíndo espectáculos, deportes, *podcasts*, Pandora e Xtra.

O sistema de infoentretemento conectado do Revuelto pode evolucionar co tempo. Co sistema integrado de actualizacións de *software* Over-the-Air, ofreceranse ao vehículo actualizacións para proporcionar máis contidos. O sistema mellorado admite a actualización da funcionalidade non só da *interface* da pantalla de infoentretemento, senón tamén do cadro de instrumentación e da pantalla do pasaxeiro.

A importancia da intelixencia artificial

As cámaras do parabrisas

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Os sistemas ADAS necesitan de "ollos" que vexan o que sucede ao redor do coche e recollan esa información para que os procesadores do vehículo poidan realizar un recoñecemento fiable da contorna e actuar en consecuencia. Eses "ollos" son cámaras e sensores, a maioría dos cales están instalados no parabrisas. Non hai que esquecer que cando se substitúe un parabrisas, hai que desmontar as cámaras do vidro roto e montalas no novo. Unha vez instalados, estes sensores serán recalibrados para asegurar que apuntan ao lugar exacto ao que deben, funcionan coa máxima precisión e proporcionan a información correcta.

Mais, como ve realmente un coche o mundo que lle rodea, cal é o proceso que lle permite identificar, por exemplo, a un peón cruzando a calzada? Xavier Martínez, Head of Technical Training & Business Efficiencies en Carglass, explícanolo "a cámara frontal que vai instalada no parabrisas ten un papel chave e permite que o automóbil detecte obxectos e persoas de forma fiable en todo momento, a través de procesamentos clásicos de imaxes, combinados con métodos de intelixencia artificial. Para que sexa útil e poida axudar ao condutor, ten que ser máis rápida que o condutor na detección e alerta de obstáculos".

Para conseguir que un vehículo faga un recoñecemento eficaz e rápido das situacións de risco da súa contorna este proceso realízase a través de tres rutas. Este enfoque multirruta persegue, por unha banda, conseguir a maior velocidade de recoñecemento, porque cada décima de segundo que pasa, o coche avanza unha distancia; o que se consegue coa menor xeración de datos e de cálculos posible. Hai que ter en conta unha cámara RGB de 1MP que funcione a 15 FPS xera aproximadamente 59 megabytes por segundo para procesar.

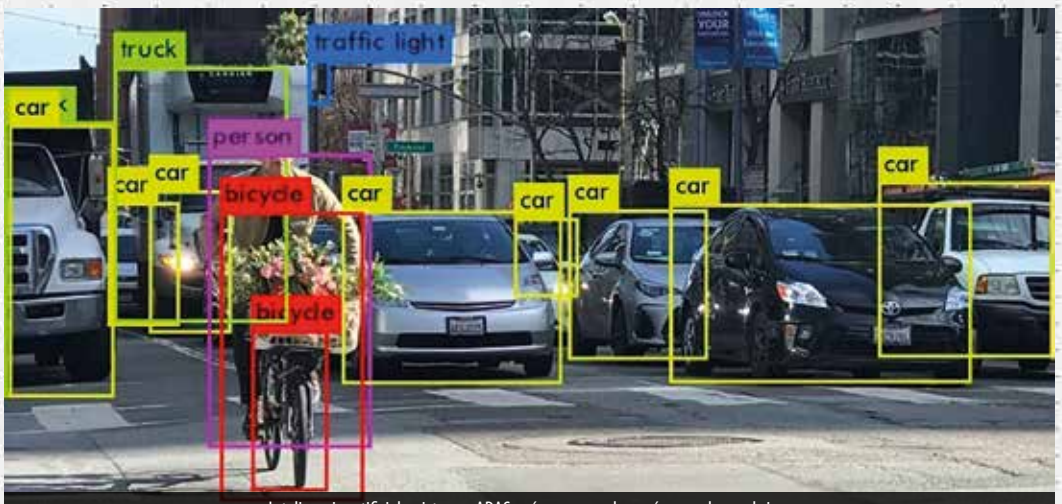
Por unha banda, a cámara recoñece, a través de algoritmos preprogramados, a aparencia de categorías de obxectos típicos como automóbiles, motos, peóns, ciclistas ou marcas viarias. Para detectar cada obxecto elabóranse a man algoritmos tradicionais de visión artificial, que analizan as direccións dos bordos dentro dunha imaxe para tratar de describir obxectos. Doutra banda, a cámara emprega a Estrutura do movemento SfM (Structure from Motion), para recoñecer obxectos cun seguimento do movemento dos píxeles asociados.

Intelixencia artificial

A terceira ruta realízase con intelixencia artificial, con técnicas de aprendizaxe profunda (*deep learning*) mediante a utilización de redes neurais convolucionais (CNN, polas súas siglas en inglés), que conseguen realizar unha segmentación semántica dos elementos dunha imaxe. A CNN é un tipo de rede neural artificial con aprendizaxe supervisada, que imita a visión do ollo humano para identificar os obxectos a través das súas características. Esta rede neural vai aplicando capas xerarquizadas a unha imaxe. As primeiras capas detectan os elementos máis sinxelos, como liñas e curvas, que gradualmente se van especializando ata recoñecer máis formas complexas. Esta rede neural foi adestrada con decenas de miles de imaxes, (no caso dos sistemas ADAS, de todo tipo de situacións de tráfico) para recoñecer as características únicas de cada obxecto e poder xeneralizalo. Grazas a iso pode recoñecer como un peón a unha persoa, independentemente da súa postura (sentado, de fronte, de lado…), posición (de pé, saltando, camiñando…) ou vestimenta.

> "Os sistemas ADAS máis avanzados empregan intelixencia artificial, con técnicas de aprendizaxe profunda (*deep learning*)

A gran vantaxe da intelixencia artificial é que non está programada, está adestrada. A detección de obxectos non se fai a través da codificación manual dun algoritmo, senón que as redes neuronais profundas permiten que as características dun obxecto se aprendan automaticamente a partir de exemplos de adestramento. Isto permite ao automóbil detectar, por exemplo, vehículos estacionados en ángulos "estraños" ou peóns con partes do seu corpo ocultas entre coches. Tamén pode diferenciar a superficie da calzada, cando as liñas non son visibles, "lendo" outras características indicativas como o cambio de cor e tipo de superficie do asfalto, que haxa sinais verticais ou vehículos estacionados.



Intelixencia artificial e sistemas ADAS: así ven o mundo as cámaras do parabrisas

Un novo modelo de interior

O futuro das pantallas dos coches

■ BRAIS GARCÍA | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

O HUD Scenic View de Continental reflicte a información nunha banda negra

No pasado CES 2023 de Las Vegas mostrouse como vai cambiar o interior dos automóbiles, e a forma de recibir información e de relacionarse co exterior dos condutores. Oliver Zipse, CEO de BMW teno claro: "Estou absolutamente convencido de que as enormes pantallas da zona central do cadro de mandos desaparecerán antes de dez anos".

Historia

Dende a inclusión da primeira pantalla dixital nun coche -un pequeno reloxo-, ata os sistemas actuais máis complexos (que pode incorporar ata cinco de grandes dimensións, táctiles e táctiles ao longo de todo o cadro de mandos), a evolución na última década foi brutal. Primeiro chegaron as grandes pantallas na consola central, que se fixeron táctiles e deseñáronse ao estilo *tablet*; despois, a instrumentación tras o volante tamén se converteu en pantalla; e agora, ambas intégranse e esténdense cara á zona do copiloto ata cubrir todo o cadro de mandos. O seguinte paso é prescindir de todas elas para converter as lúas do vehículo en pantallas de proxección.

O parabrisas

O parabrisas é o protagonista desta revolución, con sistemas de proxección HUD (*Head-Up Display*, polas súas siglas en inglés) cada vez máis sofisticados, como os que se presentaron na edición do CES. Os motivos deste novo enfoque son aumentar a seguridade e mellorar a interacción do condutor co vehículo e a súa contorna. "As distraccións, e non a velocidade, son a principal causa da accidentalidade. É un erro que o condutor teña que mirar cara abaixo para manexar os controis do coche", explicaba Oliver Zipse en Las Vegas, durante a presentación do sistema BMW Mixed Reality Slider.

Neste escenario mesmo se apuntou que as próximas regulacións da UE poderían obrigar aos fabricantes para substituír as grandes pantallas dixitais do interior dos coches por sistemas de proxección no parabrisas.

O sistema presentado por BMW –marca que comezou a popularizar estes sistemas- que se incluirá nos modelos de serie lanzados a partir de 2025, permite aos condutores a opción de canta realidade aumentada queren ver proxectada no seu parabrisas mentres conducen. A proxección a todo o ancho do parabrisas permite mostrar información na maior superficie posible. Pódese dende só ver información relacionada coa condución e a seguridade, ata unha experiencia completamente virtual co parabrisas escurecido. Esta selección en cinco pasos abarca dende contidos analóxicos, pasando por información relacionada coa condución, contidos do sistema de comunicacións ou proxección de realidade aumentada, ata a entrada en mundos virtuais. Tamén se poden utilizar xanelas regulables para atenuar gradualmente a realidade e chegar ata unha experiencia completamente virtual co parabrisas escurecido.

A solución de Continental

O HUD Scenic View de Continental reflicte a información nunha banda negra que se estende ao longo de toda a parte inferior do parabrisas, creando un ángulo de visión que permite unha maior distancia focal para que os condutores se centren na estrada. Este fabricante incide na mesma mensaxe: "a seguridade ten que ser prioritaria e con estes sistemas o condutor está máis conectado coa estrada e co seu percorrido".

A diferenza da proposta de BMW, o Scenic View HUD non proxecta as informacións e gráficos na área transparente do parabrisas, senón nunha área impresa en negro. As súas vantaxes: menos reflexos, unha maior luminosidade e unha mellor visibilidade en todas as condicións de iluminación. O seu inconveniente é que non pode proxectar información no campo visual directo do condutor, nin combinar os gráficos cos obxectos reais que o condutor ve a través do parabrisas.

Ambos sistemas permiten prescindir de todas as pantallas do coche, tanto as do cadro de mandos, como as da consola central. A instrumentación do vehículo, así como todos os menús de conectividade, navegación, seguridade ou multimedias, proxéctanse en diferentes zonas do parabrisas.

Con estas novas propostas os deseñadores poden deseñar interiores máis limpos e incluso reformularse o propio cadro de mandos e a consola central. Ademais, foméntase a interacción de todos os pasaxeiros, pois a imaxe virtual proxectada no parabrisas é visible para todos eles. É o primeiro paso cara aos interiores de tipo "salón" que chegarán cos automóbiles completamente autónomos que teñan un volante e pedais retráctiles ou mesmo prescindan deles.

BMW anunciou no CES un *Head-Up Display* para a Neue Klasse

Energica Xperia Green Tourer

Rozando a perfección

■ XOSE ARUFE | Texto
■ UXÍA QUEIRUGA | Fotografía
www.motospruebas.com
motos@motospruebas.com

Energica Motor Company S.P.A. é o primeiro fabricante de motos eléctricas superdeportivas Made in Italy.

Coñecemos esta marca principalmente polas carreiras de motos eléctricas Moto-E.

O fabricante italiano ten a exclusiva para subministrar motos dende o inicio destas competicións, é dicir, dende 2019.

Historia

Pero… de onde sae Energica? Todo comezou despois da Segunda Guerra Mundial cando Salvatore, o pai de Roberto Cevolini, un inventor, deixou a súa pegada axudando a reconstruír a súa amada Italia, devastada pola guerra.

En 1970, Roberto Cevolini, seguindo os pasos do seu pai, fundou a empresa Roberto Cevolini & Co, esta empresa centrouse na fabricación de compoñentes para a Fórmula 1. En 1996 Franco, o fillo de Roberto, licenciado en Enxeñería dos Materiais, fundou CRP Technology, unha división I+D da empresa Roberto Cevolini & Co. A empresa desenvolve uns coñecementos exclusivos no sector do prototipado e 3D Printing, e inventou o material Windform, que revolucionou o mundo da fabricación aditiva.

> “O seu son é alucinante, soa como unha turbina a reacción

En 2003, Roberto Cevolini & Co e CRP Technology fusionáronse para formar unha das empresas líderes da alta enxeñería automotriz. Ao aumentar a demanda do mundo das carreiras, a empresa abriu a división especializada CRP Racing en 2006.

En 2008, CRP amplía as súas fronteiras europeas e inaugura a súa sede nos Estados Unidos, CRP USA,

en pleno corazón do mundo das carreiras de automóbiles en América. CRP é o provedor oficial da maioría dos fabricantes de automóbiles de altas prestacións do mundo, con quen colabora para construír os coches máis rápidos e tecnoloxicamente máis avanzados do mundo.

Nacemento de Energica

Energica Motor Company fundouse oficialmente en 2014 co obxectivo de crear motocicletas sostibles de alto rendemento. En abril de 2022, Energica foi adquirida por Ideanomics Inc.

Ideanomics é un grupo internacional coa misión de acelerar a adopción de vehículos eléctricos no sector comercial. Esta empresa combina os vehículos e a tecnoloxía de recarga co deseño, a instalación e os servizos financeiros, ofrecendo as solucións para que o sector comercial opte por un futuro con vehículos eléctricos.

A familia Cevolini retivo un 17,62% da propiedade de Energica. Esta marca conta coa experiencia dalgunhas das mentes máis brillantes da Fórmula 1, e só persoas altamente cualificadas ensamblan os seus modelos.

A máquina

Cunha autonomía de ata 420 km e un peso de 260 kg, a nova máquina eléctrica da empresa italiana Energica abre con audacia a porta a unha categoría ata o de agora reservada exclusivamente ás motos de combustión interna.

Tecnicamente, construír un gran vehículo eléctrico de turismo foi un gran reto durante moito tempo. Os deseñadores enfrontábanse á autonomía insuficiente e o longo tempo de carga. Normalmente, os vehículos eléctricos saían perdendo en comparación cos de motores de combustión. Agora, Energica asegura que os problemas de autonomía e de tempo de carga están resoltos.

Energica Xperia Green Tourer

A oferta da marca incluía ata o de agora dúas *naked*, a Eva Ribelle e a Esse 9 e unha moto deportiva, a Ego.

Energica ampliou a súa gama de motos *premium* coa nova Trail Adventure "Tourer Green" Experia, construída para percorrer longas distancias, confortable bipraza coa batería de maior capacidade que coñecemos nunha voluminosa moto de produción en serie.

A Experia síntese máis como unha moto de estrada orientada ao asfalto que como unha máquina de aventura extrema. Durante varios anos, a empresa americana Zero Motorcycles comercializou unha moto similar, a DSR, actualizada recentemente coa DSRX, con todo, o fabricante italiano foi un pouco máis lonxe que os americanos, a Energica parece unha Trail Touring "de verdade", As dimensións son as mesmas que as das súas competidoras con motor de combustión, o único que demostra ser eléctrica é a ausencia dun motor convencional aloxado no seu bastidor.

Datos

O seu rico paquete tecnolóxico non podería ser máis estándar, hai unha chea de preaxustes para elixir nunha fermosa pantalla a toda cor, catro perfís de condución de fábrica, Eco, Urbano, Chuvia

e Deportivo e tres personalizados, así como tres niveis diferentes de freo motor rexenerativo, Alto, Medio e Baixo. O freo motor rexenerativo permite que este devolva parte da enerxía á batería, esta función tamén pode desconectarse.

> Unha das motos máis seguras que probei ata o momento

Tamén dispón de axuda para aparcar e para manobrar con marcha adiante e marcha atrás retardadas e, coma non, puños calefactados de serie.

Para facer da Experia unha digna Tourer, Energica equipouna con capacidade de carga de tres niveis. Cun cargador de CC de Nivel 3, esta moto pode cargarse de 0 a 80% en 40 minutos. Así que se este cargadores tipo Mennekes están situados onde os necesites e están dispoñibles, poderás percorrer facilmente máis de 700 quilómetros ao día por autoestrada con algunha parada para recargar e tomar un refrixerio e estirar as pernas.

A estrutura da construción desta moto é un novo cadro tubular. Suspensión TOP de Sachs, a pinza axustable ten barras de 43 mm, cun amortecedor central na parte traseira.Opercorridodearticulación de 150 mm suxire que a moto está deseñada unicamente para estradas asfaltadas. Da freada encárgase un sistema Brembo Stylema con discos de 330 mm de diámetro e pinzas radiais de 4 pistóns. O sistema funciona conxuntamente co ABS Cornering. O peso é de 260 kg, un valor aceptable para este tipo de moto. En termos de altura do asento, con todo, é un pouco máis accesible que unha GS Adventure, ten unha altura de 847mm.

O novo motor eléctrico de nome inquietantemente complexo PMASynRM ten unha potencia bastante equilibrada de 102cv e un par máximo de 115 Nm. Con todo, sofre un recorte de potencia bastante importante, xa que só ofrece 75 kW (102cv) de potencia máxima, 60 kW (80cv) de potencia constante e 115 Nm de par motor. E o Ego prestacional ten 126 kW (169cv) de potencia máxima, 110 kW (147cv) de potencia constante e 215 Nm de par.

O fabricante promete que, en modo mixto, a batería de 22,5 kWh dará á Energica 420 km de autonomía en cidade. Circulando só por autoestrada reducirase a 220 km, o que tampouco é un mal resultado. Cabe sinalar que a velocidade máxima limitouse a 180 km/h.

O fabricante cualifícaa como "a moto eléctrica máis áxil que Energica fabricou nunca", cun lixeiro *pack* de baterías situado en posición central para unha condución rápida e sensible. A suspensión é de ZF Sachs, os freos Brembo e Bosch utilizan un sistema Cornering ABS 9.3 MP con seis niveis de control de tracción. Tamén hai control de cruceiro, como debe ser.

Esta marca e coñecida principalmente polas carreiras de motos eléctricas Moto-E

Arrincamos!

Unha Experiencia única, de entrada direivos que se estivese equipada con algún outro sistema de transmisión secundaria daríalle o cualificativo da MOTO PERFECTA.

Esquécete de todo o que probases ata o de agora, isto é outra cousa, a perfecta combinación de tracción e retención fan posible que esta marabilla se poida manexar co simple movemento do pulso; se axustas ben as trazadas non terás que utilizar o freo para nada, pronto te fas ao alto nivel de freada do motor, é un verdadeiro pracer acelerar e frear cun só mando. Só cando o consideres necesario, unha pequena presión exercida sobre a maneta e o pedal de freo deterán a moto en moi poucos metros sen inmutarse.

Se vos fixades ben nos datos da fotografía do cadro da Energica (páxina 25), desprázome a unha velocidade de 95 km/h, dispoño do 84% de carga de batería e o indicador no cadro está a marcar unha quilometraxe prevista de 500 km, impresionante!

> Se axustas ben as trazadas non terás que utilizar o freo para nada

Enroscar o acelerador proporciona unha aceleración instantánea e ao enroscalo a fondo actívase o modo teletransporte, non hai outra forma de definilo, é bestial, deixarate seco e quererás facelo unha e outra vez, é totalmente aditivo.

ABS en curva, Imu, unhas marabillosas suspensións ZF Shach e o seu baixo centro de gravidade proporciónanlle unha rotundidade impresionante na estrada, que a converten nunha das motos máis seguras que probei ata o momento, a súa estabilidade non ten parangón, imaxínome que os Pirelli Scorpion Trail II que monta de serie tamén colaboran neste apartado.

O seu son é alucinante, soa como unha turbina a

A Energica parece unha Trail Touring "de verdade"

reacción. En curvas compórtase de marabilla, non tes que programar nada, simplemente con pensalo estás a trazar as curvas.

O equipamento de viaxe adicional vén en forma de tres maletas ríxidas que ofrecen 112 litros de espazo para equipaxe (sinceramente creo que este *pack* faille un fraco favor á estética da moto), tamén conta con outro compartimento impermeable con fechadura o suficientemente grande para un par de luvas no falso depósito e nada menos que catro portos de carga USB. Na parte dianteira, hai algúns detalles adicionais ao redor dos extremos do manillar, así como puños calefactables de serie.

Todo isto por un prezo de 28.450 €.

Conclusión: os grandes fabricantes aínda non están interesados en introducir seriamente as prestacións eléctricas no mercado da motocicleta. Lanzar unha plataforma de motos completamente novas e ademais eléctricas supón un grande esforzo en todos os sentidos, polo que desexamos moitos éxitos a estas pequenas empresas como Energica ou Zero Motorcycles que seguirán abrindo e mostrando o camiño.

PROBA

Ficha Técnica

MOTOR E TRANSMISIÓN
- **TIPO:** eléctrico
- **POTENCIA:** 102cv a 1 rpm
- **PAR MÁXIMO:** 115 Nm a 1 rpm
- **LIMITACIÓN:** non
- **TRANSMISIÓN SECUNDARIA:** cadea
- **EMBRAGUE:** sen embrague
- **NÚMERO DE MARCHAS:** 1

CHASIS E SUSPENSIÓNS
- **TIPO DE CHASIS:** tubular de aceiro
- **SUSPENSIÓN DIANTEIRA:** pinza investida (ZF-Sachs)
- **DIÁMETRO DE BARRAS:** 43 mm
- **PERCORRIDO:** 150 mm
- **SUSPENSIÓN TRASEIRA:** basculante dobre brazo
- **MATERIAL:** aluminio
- **AMORTECEDOR:** un
- **PERCORRIDO:** 150 mm

FREOS
- **DIANTEIRO:** Brembo; dobre disco flotante
- **DIÁMETRO:** 330 mm
- **PINZA:** radial catro pistóns
- **TRASEIRO:** disco
- **DIÁMETRO:** 240 mm
- **PINZA:** dous pistóns
- **DIÁMETRO DAS LAMIAS:** 17"

DIMENSIÓNS E PESO
- **LONXITUDE:** 2.135 mm
- **ANCHO:** 867 mm
- **ALTO:** 1.461 mm
- **DISTANCIA ENTRE EIXOS:** 1.465 mm
- **ALTURA ASENTO:** 847 mm
- **PESO EN ORDE DE MARCHA:** 260 kg

- **EQUIPAMENTO**
- Guanteira con chave
- Inmobilizador eléctrico
- Arrinque eléctrico
- Sistema keyless
- Warning
- Toma de corrente USB
- Puños calefactables (opcional)
- Pantalla regulable manual
- Regulación de maneta de freo
- Pata de cabra
- Maletas: (Top case e laterais)
- Marcha atrás
- Pinza regulable
- Amortecedor regulable
- Defensas (opcional)

- **INSTRUMENTACIÓN**
- TFT
- Reloxo
- Ordenador de a bordo
- Electrónica
- IMU
- Acelerador electrónico
- Control de tracción
- Control de tracción en curva
- ABS
- ABS en curva (cornering)
- Modos de motor
- Selector intervención control tracción
- Control velocidade cruceiro
- Iluminación full-LED
- Luz DRL
- Baterías
- Tipo de baterías: polímeros litio
- Capacidade 22,5 kWh
- Vida útil: 1.200 ciclos
- Tempo de carga: unha hora
- Batería portátil: non

SEGURO
Terceiros con asistencia en estrada e seguro de condutor: 245 €/ano (maiores de 25 anos). Tamén hai a posibilidade de engadir roubo, incendio o 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: 120 €
Cambio de pneumáticos: cada 10.000 km
Prezo aproximado: 300 €
É posible, que os períodos de mantemento que recomendo nesta sección, non coincidan cos recomendados pola marca en moitas ocasións. Considero que son os ideais para manter a túa moto en perfectas condicións

Conduce un Prinz e serás un rei

NSU Prinz

■ DANIEL G. PALAU | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

A compañía NSU era nos anos 50 do S.XX a maior empresa da rexión de Neckarsulm (Alemaña) así como a líder mundial na fabricación de vehículos de dúas rodas. Sen embargo, a demanda de motocicletas comezou o seu declive a mediados dos anos 50, cando a prosperidade e a reconstrución europea avanzaban tra la II Guerra Mundial. Foi no ano 1958 cando apareceu o NSU Prinz, un dos primeiros vehículo de masas en Europa e símbolo da época do Milagre do Rin (a recuperación da economía alemá de posguerra).

Un capítulo na historia industrial alemá

A transformación da fábrica da NSU de vehículos de dúas rodas nunha fábrica de automóbiles é considerada unha fazaña pola historia industrial do motor, tanto dende o punto de vista organizativo como financeiro. A reconversión impulsouse grazas a un préstamo bancario duns trinta millóns de marcos da época e a unha garantía concedida polo Estado de Baden-Wurtemberg, asentando as bases sobre as que NSU edificou a nova factoría e o novo modelo de negocio.

A transición das dúas ás catro rodas non foi inmediata, e ao comezo, a división de desenvolvemento experimentou cun vehículo de tres rodas, o Max Kabine, cuxo nome derivaba da motocicleta NSU Max. Así e todo, o rendemento do prototipo nas probas de condución non foi moi prometedor, polo que, a finais de 1955, a dirección da NSU deu luz verde ao proxecto dun automóbil compacto de catro rodas. Entre 1955 e 1957 experimentouse con novos prototipos evolucionando a idea, e no verán de 1957, a empresa presentou o NSU Prinz (príncipe en alemán), inicialmente denominado NSU Lido, como modelo de preprodución.

O NSU Prinz fabricouse como unha moderna berlina de dúas portas con carrozaría totalmente de aceiro. O catálogo presentaba así a esta icona da historia do motor: "O Prinz ofrece todo o que se agarda hoxe en día dun coche da súa clase: proporcións agradables, espazo suficiente para catro adultos, excelente potencia, características de condución de primeira e bo confort de marcha".

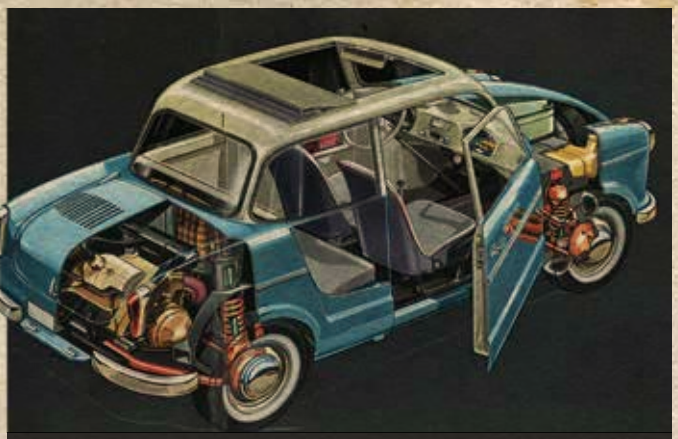
> "O NSU Prinz, un dos primeiros vehículo de masas en Europa, e un símbolo da época do Milagre do Rin

NSU optou por unha configuración de motor traseiro cun bloque bicilíndrico de vinte cabalos, con dúas versións. O Prinz I era unha versión básica que só se comercializou en cor verde claro, mentres que o Prinz II, a denominada versión de exportación e máis sofisticado, estaba dispoñible nunha ampla gama de cores: branco cala, azul índigo, verde cedro, gris lava e beige Sáhara, entre outros. No momento do seu lanzamento en 1958, o NSU Prinz básico custaba 3.645 marcos, mentres que o Prinz II estaba dispoñible por 3.985 marcos, menos de 2.000 euros actuais.

Conduce un Prinz e serás un Rei

Os 6.500 empregados de NSU tiñan grandes esperanzas postas neste pequeno coche e aínda que o éxito de vendas non foi inmediato, o Prinz de NSU e as súas evolucións son hoxe un dos grandes fitos da historia da industria do motor. Durante

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



NSU optou por unha configuración de motor traseiro cun bloque bicilíndrico de 20cv e carrozaría de aceiro

En 1959 lanzouse a versión Sport Prinz, cunhas liñas inspiradas nas tendencias de deseño italianas da época, cun novo *slogan*: "Conduce un Prinz e serás un rei"

o seu primeiro período de produción, 1958 a 1960, comercializáronse só 1.648 unidades do Prinz I, demostrando que os clientes preferían claramente o Prinz II, máis luxoso, do que se venderon 62.587 unidades durante o seu tres primeiros anos de produción.

> "Inicialmente os enxeñeiros probaron cun vehículo de tres rodas, o Max Kabine

O ano 1959 lanzouse unha nova versión, o NSU Sport Prinz, cunha carrozaría inspirada nas tendencias de deseño italianas da época e un novo slogan que pasaría a historia: "Conduce un Prinz e serás un rei" ("*Fahre Prinz und du bist König*").

Seguiríanlle o Prinz 3 e o Prinz 4, que empezou a conquistar aos condutores a partir de 1963 converténdose nun gran fenómeno de vendas, fabricándose un total de 576.619 unidades entre 1963 e 1973.

Audi celebra 150 anos da NSU

Ao longo do 2023 o grupo Audi, propietario da orixinaria NSU, celebrará os 150 anos da compañía nacida en 1873. As actividades alternan exposicións, series documentais e a volta á escena dos produtos da compañía. Un programa que fará gozar á fiel comunidade de nostálxicos do Prinz, que organizan regularmente rutas, reunións de clubs e mesmo series de carreiras.

DATOS

NSU PRINZ I, II E III (1958-1962)

- **MOTOR:** 4 tempos
- **NÚMERO DE CILINDROS:** dous
- **CUBICAXE:** 583 cm^3
- **POTENCIA:** 20cv a 5.500 rpm (I y II) 23cv a 4.500 rpm (III) 30cv a 5.000 rpm (III)
- **NÚMERO DE PORTAS:** dúas
- **VELOCIDADE MÁXIMA:** 105 km/h (I y II) 110 km/h (III)

Oscar Tires
BRIDGESTONE
Nuevo Potenza Sport
Controla tu viaje, despierta tus sentidos.
El Bridgestone Potenza Sport es un neumático de altas prestaciones que te permite aprovechar todo el potencial de tu vehículo y mantener un control total durante tu viaje.
Oscar Tires Avda. Rosalía de Castro, 28 MILLADOIRO 15895 Amés.Tel. 981 53 05 79

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! É de balde.

Síguenos en:

www.codigocero.com

Mobilidade con cero emisións baseada no hidróxeno

Proxecto MissionH24

■ ANTÓN PEREIRA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O H24 loce as súas novas cores para a tempada 2023. O prototipo de propulsión eléctrica con pila de combustible de hidróxeno, que forma parte do programa deportivo MissionH24, presentouse ante a Comisión Europea en Bruxelas no marco dun evento que tivo lugar na capital belga para sentar as bases da estratexia europea do hidróxeno, e tamén participou na Eurexpo de Lyon, o maior escaparate francés da innovación industrial, que tivo lugar entre o 7 e o 10 de marzo. O programa MissionH24 ten como obxectivo dar forma ao futuro da competición automobilística con cero emisións.

O H24 estreou unha nova decoración cunha cor azul e burbullas como símbolo da auga, as únicas emisións do prototipo durante o seu funcionamento. Tamén se incorporou un cronómetro que evoca o paso do tempo para a celebración do centenario das 24 Horas de Le Mans que ten lugar este ano, e o tempo que este programa deportivo baseado no hidróxeno pretende aforrar ao planeta reducindo as emisións de CO_2. Partindo do traballo realizado en 2022, o prototipo H24 continuará o seu desenvolvemento participando nas carreiras de resistencia da Copa Michelin Le Mans, e estará presente nas 24 Horas de Le Mans que terán lugar os días 10 e 11 de xuño.

O proxecto MissionH24

O programa Mission H24, impulsado polo Automobile Club de l'Ouest (ACO), organizador das 24 Horas de Le Mans, e por GreenGT, empresa pioneira en mobilidade eléctrica baseada no hidróxeno, púxose en marcha en 2018. O LMP H2G coas cores do equipo H24 Racing, deseñado como un prototipo de laboratorio, converteuse no primeiro LMP (Le Mans Prototype) do mundo cun sistema de propulsión eléctrico de pila de hidróxeno.

> "No seu funcionamento este prototipo unicamente emite auga

O H24, que participa nas probas da Michelin Le Mans Cup de 2021, é xa un prototipo real, equipado con dous motores eléctricos e un módulo de enerxía baseado en catro pilas que utilizan hidróxeno como combustible para xerar a electricidade que necesitan os motores para impulsar o vehículo. No seu funcionamento, o prototipo unicamente emite auga.

O grupo Michelin colabora co proxecto MissionH24 de dúas maneiras: a través da súa filial Symbio, subministrando a tecnoloxía de pila de combustible de hidróxeno, e equipando ao prototipo con pneumáticos Michelin fabricados con materiais sostibles, reciclados e de orixe biolóxica. A porcentaxe destes materiais nos pneumáticos de competición do H24 pasou dun 46% en 2021 ao 53% na actualidade, grazas á maior proporción de caucho natural, á utilización de negro de fume procedente de pneumáticos fóra de uso e a outros materiais como cortiza de laranxa e de limón, aceite de xirasol ou resina de piñeiro.

Para Michelin, a competición sempre foi un motor de innovación e o mellor laboratorio tecnolóxico para desenvolver solucións de alta tecnoloxía en condicións extremas. O proxecto MissionH24 é unha ilustración perfecta desta visión audaz e pioneira, e encaixa á perfección coa estratexia "Todo Sostible" de Michelin, que mostra novamente a súa capacidade para incorporar unha porcentaxe cada vez maior de materiais sostibles nos seus produtos sen comprometer as prestacións. Unha tendencia que coincide co compromiso desta marca de gomas de fabricar todos os seus pneumáticos exclusivamente con materiais de orixe biolóxicos e reciclados para 2050.

Michelin equipa ao H24 con pneumáticos fabricados con máis dun 50% de materiais sostibles, reciclados e de orixe biolóxica

Certificación tres estrelas para o equipo Heuer-Porsche de Fórmula E

Porsche prepara unha Copa monomarca de eléctricos

■ UXIA QUEIRUGA | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

O equipo Heuer-Porsche de Fórmula E recibiu o recoñecemento ambiental de tres estrelas da FIA. A Federación Internacional do Automóbil outorga estas estrelas como parte do seu programa de certificación no Campionato do Mundo de Fórmula E ABB FIA.

Esta certificación é un recoñecemento ao esforzo de Porsche por reducir o impacto ambiental na competición, de forma sistemática e constante. Porsche Motorsport busca esa redución tanto na infraestrutura como nos produtos e os eventos.

O fabricante alemán está en pleno desenvolvemento dunha competición de coches eléctricos para clientes, con prototipos como o Mission R e o Cayman GT4 e-Performance. Tamén en competición está prevista a neutralidade en emisión de CO2 en toda a cadea de valor.

Estrelas

A certificación de tres estrelas que outorga a FIA é un recoñecemento ao éxito de Porsche Motorsport na optimización dos procesos existentes. Isto afecta tanto ao seu rendemento como á creación das condicións para unha actividade sostible.

"A certificación ambiental de tres estrelas da FIA é un premio e un recoñecemento aos nosos esforzos por reducir, de forma sistemática e constante, o impacto ambiental do automobilismo", afirma Thomas Laudenbach, vicepresidente de Porsche Motorsport. "En Porsche, a xestión ambiental e a sustentabilidade son partes integrais da estratexia corporativa. O noso obxectivo é facer unha contribución relevante á estratexia de sustentabilidade da compañía no futuro, a través do poder da innovación e de respostas rápidas aos cambios. Esta distinción da FIA sérvenos de incentivo e motivación para manter un rumbo firme neste camiño".

O Centro de Desenvolvemento de Porsche en Weissach é o corazón de Porsche Motorsport e mantén altos estándares ambientais desde 2005. En 2019, coa súa entrada na Fórmula E, a marca fixo unha clara aposta polo futuro totalmente eléctrico do automobilismo. Considera este campionato como un acelerador de tecnoloxías de mobilidade innovadoras e sostibles. Porsche tamén avanza na electrificación para a competición de clientes, por exemplo, co Mission R e o Cayman GT4 e-Performance, prototipos dun futuro coche de carreiras nunha copa monomarca eléctrica.

Redución dos impactos ambientais

O obxectivo de Porsche Motorsport é mellorar a sustentabilidade nos ámbitos da infraestrutura, os produtos e os eventos. Para as carreiras, Porsche Motorsport está a desenvolver a súa propia referencia ambiental. A principios da tempada 2022 púxose en marcha un proxecto piloto para avaliar e identificar o impacto da Porsche Mobil 1 Supercup.

Para os seus provedores de competición, está a elevar gradualmente os estándares con produtos e procesos sostibles. En consecuencia, a cualificación de sustentabilidade (S-Rating), que xa está en vigor para o proceso de produción, tamén se aplicará no deporte. O S-Rating para provedores directos é unha parte importante na procura de Porsche dunha cadea de subministración responsable. Baséase nunha autoavaliación dos provedores segundo criterios de sustentabilidade definidos. A cualificación S inclúe aspectos ambientais, sociais e ten en conta o cumprimento dun comportamento eticamente responsable. Se fose necesario, pódese levar a cabo unha inspección in situ dos provedores.

Cara a unha nova era coa Fórmula E

Porsche non só se centra no futuro da electromobilidade nos modelos de estrada, senón tamén nos de circuíto. Coa súa participación na nova era co monopraza Gen3, o fabricante reafirma a súa implicación co primeiro campionato do mundo eléctrico, así como o seu propósito de sentar as bases das futuras solucións de mobilidade, mediante o desenvolvemento de coches de carreiras propulsados por baterías.

A nova era da Fórmula E comezou coa tempada 2022/2023. Os coches Gen3 están deseñados de tal maneira que no futuro poderanse facer paradas en boxes para unha carga rápida das baterías. A redución dos tempos de carga é un factor importante para a aceptación dos coches eléctricos na vida cotiá, máis aló dos circuítos. Por tanto, esto contribúe significativamente ao avance da electromovilidad. Porsche considera un reto interesante desempeñar un papel activo na configuración do exitoso futuro do Campionato do Mundo de Fórmula E ABB FIA para dar así un novo impulso á electromovilidad a escala mundial.

Coa súa entrada na Fórmula E (2019), Porsche fixo unha clara aposta polo futuro eléctrico do automobilismo

O GT2 comeza a rodar

Maserati volve a competir no Campionato GT

■ BRAIS GARCÍA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Maserati volveu. O circuíto de Varano de' Melegari foi o escenario da primeira saída á pista do GT2 de alto rendemento, un símbolo do renacemento das carreiras para a casa do Tridente. O *shakedown* no circuíto de Parma é o precursor dunha serie de citas que marcan o camiño ata a presentación oficial do coche a finais de xuño en Bélxica, con motivo das 24 Horas de Spa.

A historia do Tridente no automobilismo fala de éxitos alcanzados durante case un século, dun ADN único e distintivo, e dunha paixón que se reaviva grazas ao vínculo entre o forte legado do pasado e o impulso da marca cara ao futuro, onde a competición é un elemento fundamental.

O Maserati GT2 é velocidade e innovación. Un coche deseñado e creado para celebrar o regreso da marca italiana aos circuítos. Un novo capítulo que foi inaugurado a finais de 2022 ao anunciar a participación no Campionato do Mundo ABB FIA Fórmula E 2023, e que se completa coa presenza nas GT2 European Series, como parte da estratexia desenvolvida para levar ao Tridente de volta aos circuítos.

Motorización e características

Concibido e deseñado polos enxeñeiros de Maserati xunto co Centro Stile Maserati para garantir os estándares de calidade estética característicos da marca, o GT2 herda o extraordinario motor Nettuno V6 de 463 kW/630cv do Maserati MC20 para levalo a un nivel superior.

Entre as especificacións técnicas máis interesantes atópanse a nova tecnoloxía MTC (Maserati Twin Combustion), amparada por unha patente e derivada dos motores de F1; o monocasco central en fibra de carbono ultralixeiro, que garante unha excelente relación peso/potencia; e a lixeireza en composto integral, onde se aproveitan ao máximo as características aerodinámicas para mellorar a carga vertical, asegurando ao mesmo tempo a mellor eficiencia en termos de resistencia. Prestouse moita atención ao desenvolvemento do correcto equilibrio da carga aerodinámica, mentres que a parte inferior da carrozaría desenvolveuse especificamente para funcionar mellor en sinerxía co divisor dianteiro e o alerón traseiro (axustable). A carrozaría é desmontable, con peche rápido para unha substitución optimizada dos compoñentes, e o chasis presenta unha gran rixidez tanto á flexión como á torsión.

A dirección é puramente eléctrica; todos os compoñentes da suspensión son específicos para a competición, dende as barras estabilizadoras ata os amortecedores axustables dianteiros e traseiro, do mesmo xeito que a electrónica. Mentres que a caixa de cambios de carreiras é secuencial de seis velocidades e as levas de cambio do volante contan con actuador eléctrico rotativo que ofrece emocións cheas de adrenalina.

O cadro de mandos de fibra de carbono e a pantalla de 10" integrada no cadro de mandos definen un interior futurista e intuitivo, que se completa no exterior coa opción exclusiva da decoración de cor Maserati Corse Blu Infinito.

O Maserati GT2 está dedicado aos equipos de carreiras e aos pilotos que participarán nos Campionatos de GT2.

Impresións

Andrea Bertolini, piloto de probas de Maserati, comentou: "Os primeiros días sempre son únicos, máis aínda para min, que tiven a sorte de levar a Maserati ao éxito durante o campionato mundial de GT1, gañando catro títulos, e hoxe estamos a piques de regresar á pista con outro coche marabilloso. Fixemos moitas probas e os primeiros resultados son positivos. Volver conducir un GT foi emocionante, vin a todas as persoas involucradas moi motivadas e con moito entusiasmo. Enfocámonos en desenvolver un produto non só á altura da competición, senón tamén un automóbil ideal para os nosos pilotos en termos de manexabilidade, rendemento e comodidade. Queremos que teñan unha sensación única ao volante deste coche. Nos últimos meses traballamos intensamente no simulador grazas ao compromiso dun fantástico equipo, ao que quero agradecer todo o seu traballo. E o máis positivo é que, tras estes primeiros días, a correlación coa realidade é de altísimo nivel".

Nuevo Jeep Wrangler, Compass y Renegade

e-Hybrid desde 299€/mes* con entrega inmediata

Descubre la gama Jeep de vehículos híbridos e híbridos enchufables 4xe en stock.

* Consulta condiciones

Jeep®

BONAVAL CAR

Rúa do Cruceiro, 99. Santiago de Compostela

Tel. 981 935 410 - www.bonavalcar.com