A ACTUALIDADE DO MOTOR Santiago de Compostela – [OUTUBRO06] Nº 116 - ANO XI

Citroën C4 1.6 Hdi Sensodrive

>> Páxs. 9

BMW R 1200 R

>> Páxs. 8

Estilo Propio

• Proba

Novas >> Páxs. 4, 6, 7 e 14
Competición >> Páxs. 10 e 11
Fórmula 1 >> Páx. 13
Técnica >> Páx. 14

O sector galego da automoción mostra a súa tecnoloxía e os seus produtos na IZB de Alemaña, mediante o protoripo

"Clúster Car"

e da man do IGAPE

Sprint Motor
REDACIÓN

Catro empresas do sector, así como o CTAG e o CEAGA, dispuxeron dun pavillón de 81 metros cadrados facilitado polo instituto

Varias empresas galegas do sector da automoción, así como o CTAG e o CEAGA, estiveron presentes na Feira Internacional de Empresas Subministradoras da Industria do Automóbil, a IZB, que vén de celebrarse en Wolfsburg (Alemaña). Aludec Iberia, Sisscable Technology, T. M. Marsán e Viza Automoción tiveron a oportunidade de darse a coñecer no mercado alemán, así como de promociona-lo sector galego da automoción. A súa presenza no evento foi facilitada polo Igape, a través do seu CPN no país xermano, que contou cun stand de 81 metros cadrados no que as empresas mostraron os seus produtos mediante exposicións e catálogos.

O Clúster Car de CEAGA, prototipo demostrador desenvolvido co apoio do Igape, foi o elemento central da presenza galega na IZB, onde atopou unha grande aceptación entre os asistentes. A participación na feira, que se enmarca dentro da presentación europea do Clúster Car, permitíulles ós participantes galegos establecer numerosos contactos e vínculos comerciais con outros axentes do sector da automoción tanto alemáns como doutros países.

Ademais de contribuir e facilitar a presenza de compañías galegas no evento, o Igape participou activamente proporcionando información sobre Galicia, promocionando a comunidade como destino de investimentos no ámbito da automoción e afondando nos contactos con empresas do sector. De forma adicional, o evento ofreceu ós asistentes unha serie de conferencias e congresos a nivel internacional, onde poñentes destacados e grupos de expertos compartiron os seus coñecementos acerca de importantes temas de actualidade relacionados co mundo da automoción.

A IZB, que ten unha periodicidade bienal e carácter internacional, contou coa participación de máis de 600 expositores de 21 países diferentes e recibiu 45.000 visitantes nesta última edición. A feira ten unha gran relevancia no ámbito dos compoñentes para a industria da automoción e conta coa participación de importantes multinacionais do sector.

HIJOS DE C.V. OTERO, S.A.
Tel: 981 56 17 40 - 981 56 20 01
Fax: 981 58 80 70
Gómez Ulla, 16
SANTIAGO

Nuevo modelo
Piaggio M500, sin carnet.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
PIAGGIO

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvador, nº 23 -
Tfnos: 981 570 182 / 981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498
Especialista en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición y accesorios racing

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

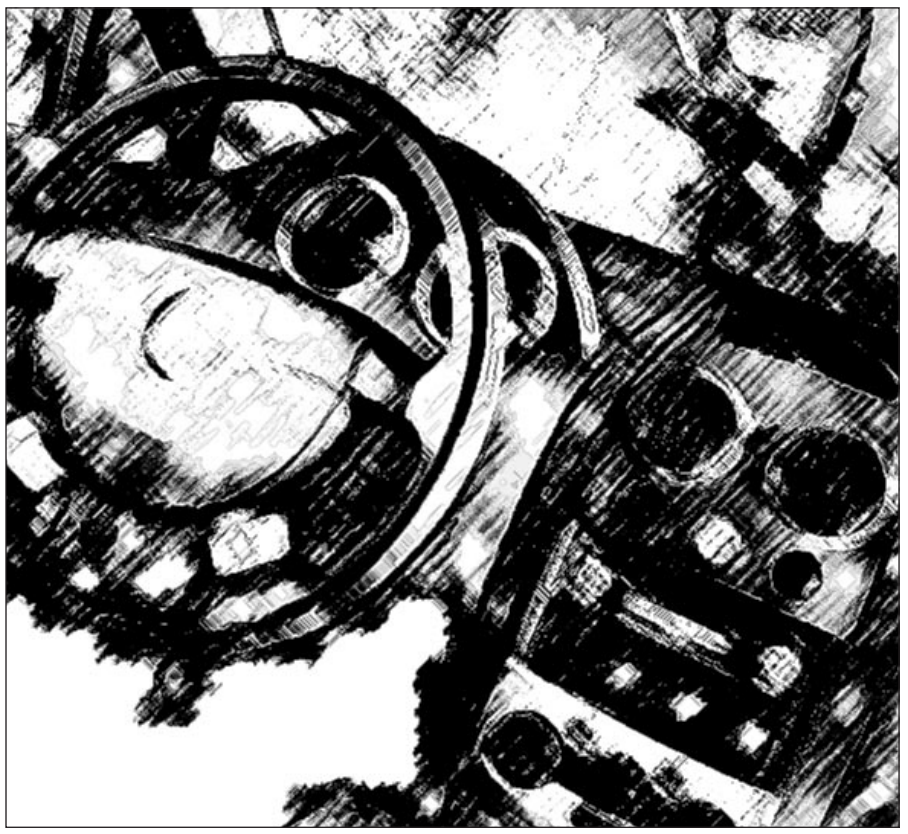
O coche intelixente e as imprudencias e ignorancias dos condutores

SPRINT MOTOR

Partindo da idea de beneficiar a tódolos usuarios do mundanal tráfico, o Centro Tecnolóxico da Automoción de Galicia (CTAG) puxo en marcha no 2004 un proxecto para desenvolver un prototipo de "coche intelixente" que aglutinase as últimas novidades tecnolóxicas e en seguridade, as telecomunicacións e a información. O primeiro froito deste proxecto xa veu a luz. Este mes foi presentado en Galicia ós medios de comunicación o "coche intelixente". Un prototipo sobre a base dun Citroën C5 que intenta axudar ó condutor na súa tarefa e ademais corrixir posibles fallos ou distraccións para mellorar desta forma a seguridade.

Concretamente este vehículo incorpora Sistemas de Axuda á Condución (ADAS), que permiten, a través dunha serie de sensores, unha monitorización de 360 graos ó redor do coche; deste xeito, o automóbil avisa ó condutor sobre posibles situacións perigosas e reacciona el mesmo en casos de urxencia. Digamos que pode tomar decisións para evitar un accidente.

Esta presentación é unha boa nova para tódolos que loitamos dalgunha maneira por mellora-la seguridade viaria día a día. Todo o que sexan axudas á condución deberían redundar en beneficio de todos. Así e todo, o ser humano segue sen entender que se el non ten unha boa disposición por moi intelixente que sexa o vehículo pouco pode face-la máquina sen unha cabeza que a dirixa.



Un rápido exemplo témolo co teléfono móbil. Por unha banda, o coñecemento nos di que as conversas cando imos conducindo deben ser curtas; por outra a legalidade só nos deixa falar a través dun mans libres, a tecnoloxía, ademais, facilítanolo. Entón, ¿como é posible que tantos condutores vaian conducindo e mantendo unha longa conversa á vez co móbil pegado á orella? Imprudencia, ignorancia e abandono de tódalas normas básicas de seguridade viaria.

Outro exemplo son as luces. Mentres que as novas tecnoloxías fan posible que o propio vehículo prenda as luces por si mesmo cando hai unha situación de baixa visibilidade moitos condutores que aínda teñen que prendelas eles parece que funcionen cun horario comercial. Ou sexa as luces préndense de nove da noite a oito da mañá, o que quere dicir que dá igual que chova ou que faga sol, fóra do seu "horario comercial" a batería non se gasta en iluminación.

Este prototipo do CTAG tamén é capaz de identifica-los sinais, pero o que ten que coñecelas e toma-la decisión final seguirá sendo por bastante tempo o condutor. Cantos condutores coñecen o significado de tódolos sinais?

Recibimos como unha estupenda nova este prototipo galego do Citroën C5 elaborado polo CTAG e agardamos ver o antes posible todos estes avances tecnolóxicos nos automóbiles de serie, agora temos que ser moi conscientes de que o resultado final, polo momento, vai seguir dependendo das decisións do condutor e como tal as imprudencias e as ignorancias seguirán pagándose moi caras.

Sprint MOTOR

Editor: Arrincamos, S.L.
Director: Xurxo Sobrino Morán
Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Xan M. Pérez, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera e Rodrigo Medina.

Deseño e maquetación: *AURADISEÑO*
auradiseno@wanadoo.es
SPRINT MOTOR: Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458 •
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com
IMPRIME: Gráficas La Capital
Depósito Legal: C–138/97

NEUMATICOS PERNAS
FIRSTSTOP
VENDA • REPARACIÓN
• MONTAXE E EQUILIBRADO • ALIÑADO ELECTRÓNICO • LAMIAS DE ALIAXE LIXEIRA
NEUMÁTICOS PERNAS: Milladoiro. Tel.: 981 53 62 55 - SANTIAGO DE COMPOSTELA
NEUMÁTICOS PONTEVEA: Pontevea – Teo (A Coruña). Tel.: 981 80 90 49 - Fax: 981 80 91 78

Gran variedad en Desayunos y Platos Combinados
Cafetería
Le Abranza
Montero Ríos, 39 • SANTIAGO
Teléfono 981 593 636

¡Tenemos el bocadillo que más te gusta!
O REI DO BOCADILLO CERVECERIA
Bocadillos
Sandwichs
Hamburguesas
y Pollos Asados
Rosalía de Castro, 23 - Esq. Montero Ríos
Teléfono 981 590 538

Aventura en Galicia

Queda demostrado que a aventura está ó carón da nosa casa, sobre todo se despoñemos dun Volkswagen Touareg. Grazas ó concesionario oficial Volkswagen en Santiago de Compostela, **Brea Hervés**, puidemos percorre-las montañas dos arredores de Arzúa gozando da paisaxe e das habilidades do 4x4 da marca, o Touareg. Para mostra vexan as fotos onde o director de **Sprint Motor**, **Xurxo Sobrino**, evoluciona cun destes todoterreo.

XAN M. PÉREZ

XAN M. PÉREZ

O "Proxecto Panda" sigue medrando

Consolidado xa como líder no seu segmento, cunha cuota de mercado do 21%, o Fiat Panda presenta a súa nova gamma. Este mes iniciarase a súa comercialización.

Entre os novos modelos destacan dúas primicias absolutas (Panda 100 HP e Panda Panda), a versión Alessi, dúas versións 4X4 (Panda Cross e Panda Monster), a continuación do Panda Rally e catro prototipos ou show-cars.

Citroën C6 HDi 173 FAP

Un novo motor diésel HDi de 173 CV DIN equipado co filtro de partículas (FAP) e acoplado a unha caixa de cambios manual de seis velocidades, se incorpora á gamma do Citroën C6. Este novo propulsor está dotado de dobre turbo secuencial paralelo e novos sistemas de combustión e inxección. A súa potencia e agrado de condución engádense unhas prestacións medioambientais do máximo nivel xa que cumpre as normas Euro IV, dispón de FAP e os seus consumos son moi axustados.

Citroën C-Crosser

Citroën continúa ampliando a súa gamma coa comercialización, a partir do verán do 2007, da súa SUV de alta gamma, o C-Crosser. No seu lanzamento, o C- Crosser disporá dun novo motor diésel 2.2 HDi de 156 CV, asociado a unha caixa de cambios manual de 6 velocidades.

Tracción integral

Grazas á súa tracción integral, o esperado Citroën C-Crosser ofrece a posibilidade de elixir entre 3 modes de transmisión, segundo as condicións do firme e os desexos do condutor: Un, o modo 4 rodas motrices, o modo 2 rodas motrices e por último o modo "lock", recomendado en terreos con mala adherencia.

Este vehículo pode acoller ata 7 pasaxeiros, grazas a unha terceira fila, composta por 2 asentos que poden ocultarse totalmente baixo o chan.

Fiat Línea

Fiat presentará no Salón do Automóbil de Estambul, que se inaugura o 2 de novembro, o novo Fiat Línea, unha berlina de tres volumes pertenecente ó segmento C. Desenvolvido en colaboración con Tofas, a joint venture creada entre Fiat Auto e Koç Holding, o novo modelo se producirá na fábrica turca de Bursa, cunha capacidade de produción inicial de 60.000 unidades anuais. Posteriormente, esta nova berlina de Fiat poderá producirse noutros países. A comercialización do Fiat Línea terá lugar na segunda mitade de 2007, tanto dentro como fóra de Europa.

Educando en Galicia
as galegas e os galegos
do século XXI

galescola
rede galega de escolas infantís

29 millóns de euros de investimento e 990 novos postos de traballo
99 novas escolas públicas espalladas por todo o país
5.490 novas prazas para nenos e nenas de 0 a 3 anos

XUNTA DE GALICIA
VICEPRESIDENCIA
DA IGUALDADE E DO BENESTAR

Nova imaxe para o Touareg

Volkswagen presentou en París unha nova xeración do todoterreo Touareg. Este modelo, que incorpora máis de 2.300 pezas redeseñadas, chega agora cunha sección frontal completamente modificada, en especial os faros e a grella. Ademais incorpora un gran número de novos e únicos sistemas de última tecnoloxía. O Touareg será tamén o primeiro Volkswagen dispoñible cun motor de inxección directa de gasolina, con 8 válvulas e 350 CV de potencia. O sistema ABSplus, desenvolvido e patentado por Volkswagen, é unha primicia mundial. Dispoñible como equipamento de serie no novo Touareg, reduce a distancia de freada ata un 20 por cento en superficies de pouca adherencia.

Un SEAT León intelixente

Seat presentou no congreso ITS (Sistemas de Transporte Intelixente), que se celebrou recentemente en Londres, un León que incorpora os últimos desenvolvementos realizados pola marca na investigación de novas formas de interacción entre vehículo e condutor. Este prototipo, no que o Centro Técnico de Seat leva traballando dous anos e medio, desenvólvese no marco do ambicioso proxecto da Unión Europea AIDE (Adaptative Integrated Driver-Vehicle Interface). O seu obxectivo final é aumenta-la seguridade viaria conseguindo que a múltiple información que hoxe en día ofrece un automóbil se adapte ás circunstancias do medio, do vehículo e do propio condutor. Con todo iso, o vehículo é o suficientemente intelixente como para chegar a "tomar decisións" por conta propia de cara a aumenta-la seguridade.

BREVES

O director da planta de Citroën en Vigo, Javier Riera, cualificou de "moi positiva" a acollida que o novo modelo C4 Picasso, que empezou a fabricarse recentemente na cidade olívica, está tendo entre os medios de comunicación especializados no motor e amosou a súa "confianza" en que o mercado reaccionará do mesmo modo.

O 80% dos condutores, segundo un estudo recente, utiliza Internet durante o proceso de compra dun novo automóbil, dúas veces máis que en 2004 e 4,5 veces máis que en 2002, para obter información sobre prezos, comparar características de diferentes coches e configura-las características dos vehículos.

Audi incorporou á súa gamma Cabrio o motor 2.7 TDI de 180 CV, asociado a unha caixa de cambios "Multitronic" de sete velocidades. Este propulsor ten unha arquitectura de seis cilindros en V. A súa aceleración de cero a cen quilómetros por hora é de nove segundos.

Empeza a produción do Audi R8

O R8 é un deportivo de puro sangue con motor central e chasis de aluminio, que chegará ó mercado a mediados de 2007. O R8 tivo a súa estrea mundial no Salón do Automóbil de París. Nesta cidade Audi preparou un espectáculo para presenta-las súas novidades. Este culminou coa aparición en escena de dous Audi R8 con motor de 4.2 litros FSI, de oito cilindros e 420 CV, que xuntos sinalaron o comezo dunha nova era: o principio oficial de produción deste deportivo na planta de Audi en Neckarsulm. O R8 é un puro sangue coa tecnoloxía Audi Space Frame (ASF), un propulsor central e a tracción permanente ás catro rodas quattro.

VW CrossGolf

Volkswagen celebrou no Salón de París a "première" mundial dunha nova versión do Golf: o CrossGolf. Combina as mellores cualidades dun SUV coa versatilidade dun pequeno MPV, para presentarse como un modelo crossover. SUV son as siglas de "Sport Utility Vehicle". MPV significa "Multi Purpose Vehicle", en referencia ós monovolumes. O CrossGolf posiciónase exactamente a medio camiño entre estes dous segmentos, SUV e MPV.

A marca alemana ofrecerá o novo CrossGolf con dous propulsores diésel e dous de gasolina. A versión inicial de gasolina entrega unha potencia de 102 CV e a de gasóleo, 105 CV. As mecánicas máis potentes son un 1.4 TSI e un 2.0 TDI, ambos con 140 CV de potencia. O Twincharger 1.4 TSI merece unha mención especial: grazas á dobre sobrealimentación a través do compresor e o turbosobrealimentador, presenta un extraordinario par do motor e un carácter áxil e forte. Así e todo, o propulsor resulta excepcionalmente aforrador. Igual cós dous TDIs equipados con filtro de partículas, este TDI tamén pode ser equipado co cambio automático DSG.

A fiabilidade de Cadillac

Cadillac tivo unha boa nova no mercado norteamericano coa presentación dos resultados do estudo Vehicle Dependability Study, realizado pola consultora JD Power, a través dunha enquisa a 47.620 condutores americanos, preguntando polos problemas que daba o seu coche despois de tres anos de propiedade do mesmo. Este estudo fíxose sobre as marcas dese país.

Esta marca ocupa a cuarta posición nesta lista, pasando de obter un resultado de 209 problemas por cada 100 coches, neste mesmo estudo realizado en 2003, a unha cifra de 163 en 2006. Polo tanto, Cadillac mellorou os seus resultados de fiabilidade nun 22%, cando a media o fixo nunha porcentaxe dun 16%. A única marca que supera a Cadillac é Mercury, que obtén unha mellora dun 37%.

Outlander-Concept

O Mitsubishi Outlander-Concept anticipa a forma, deseño e liñas que terá o futuro Outlander para o mercado do vello continente. Previsto o seu lanzamento para primeiros de 2007, o novo Outlander permitirá a Mitsubishi entrar de cheo no crecente mercado dos vehículos tipo todocamiño que tanto éxito está tendo en Europa, posicionándose precisamente no centro da demanda, na que está presente o Toyota RAV-4 (as vendas medran o 54%, dende as 325.000 unidades de 2001 ata as 500.000 que se prevén en 2006, e agárdase que siga medrando outro 35% entre 2006 e 2009).

O Outlander-Concept vai propulsado por unha evolución da planta motriz diésel subministrada por Volkswagen AG de 1.968 cc, con turbo compresor, intercooler, dobre árbore de levas, 16 válvulas, que cumpre coa Euro-4 e que actualmente monta tamén o Grandis DI-D. Un propulsor que erroga 140 CV acoplado a unha caixa de cambios de transmisión manual de 6 relacións.

O Montero que vén

Mitsubishi completará a súa renovada gamma 4x4 coa presentación, como primicia mundial, da vindeira evolución do Montero en París. Deseñado e construído para ser utilizado como un verdadeiro vehículo todoterreo, esta icona da marca prescinde dos ornamentos superfluos dos vehículos SUV de tamaño grande en favor da integridade dun deseño xenuíno, que o converteu co tempo en todo un clásico. Neste sentido, o Montero supón unha volta cara ó inconfundible vocabulario de deseño definido para o Montero II Concept de 1979 (alto, vertical, cun parabrisas bastante plano, o seu típico e inconfundible frontal, ou o portón traseiro de apertura lateral complementado pola roda traseira exterior de reposto).

Utilizará novos motores de 4 cilindros 3,2 Di-D de 170 CV con Common Rail Diésel e gasolina 3,8 MIVEC V6 de 250 cabalos. Lanzarase en Europa entre o outono deste ano e a primavera de 2007, segundo mercados.

Altea XL, outra opción

Seat continúa ampliando a súa gamma, nesta ocasión coa chegada dun modelo que completa a oferta da marca no segmento: o Altea XL. Ten a mesma liña estreada polo seu "irmán" pequeno, pero vai dirixido neste caso a familias que necesitan sobre todo espazo interior e capacidade de carga, unido a un nivel de seguridade líder no seu segmento.

O Seat Altea XL ten 18,7 centímetros máis de lonxitude có Altea, e iso tradúcese nunha maior habitabilidade interior e un maior volume de maleteiro. Deste modo, fronte ós 409 litros de volume de carga do Altea, o Altea XL ofrece 532 litros. No caso de desprazar lonxitudinalmente os asentos 14 centímetros cara a adiante, a capacidade de carga pasa a ser de 635 litros: o maior volume da súa categoría.

JR oterocaritón
RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL
Polígono Industrial del Tambre - Vía Edison, 30
T 981 958 340 (8 líneas) - 981 958 342 (Pintura) Fax 981 958 341
15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
www.oterocariton.com

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

BMW R 1200 R

Estilo Propio

A nova R1200R promete entrar con forza no mercado roadster, onde a súa irmá pequena a R850R xa lidera o seu segmento en vendas. Moi mellorada con respecto á súa antecesora a R1150R, BMW segue unha evolución positiva ano tras ano e que segue incrementando dende 2001. A súa imaxe continúa coas tendencias estilistas xermanas de deseño alternativo. Preséntase totalmente espida (faro e cadro de instrumentos ó aire) pero cun novo deseño e esveltas liñas que a dotan dunha imaxe poderosa.

Ray Mosquera
TEXTO E FOTOS

Na parte ciclo, a exclusividade das súas suspensións, xa coñecidas "telelever" dianteiro e "paralever" traseiro, nos dá unha idea da alta tecnoloxía no tren de rodaxe. Ademais é posible a súa regulación en marcha e todo tipo de axustes en parado.

Máis lixeira e nova cós modelos anteriores a R1200R tamén é a Boxer máis potente, dando lugar a unha gran condución e máxima polivalencia.

As melloras en números resultan evidentes: 28% máis de potencia, incremento no réxime de xiro, menos vibracións e 10% menos de peso.

O cadro de instrumentos é altamente completo: indicador de marcha, nivel de combustible, temperatura motor, temperatura ambiente, hora e se a moto equipa o RDC (sistema de control de presión de pneumáticos) as variacións relevantes amósanse no display e por medio dun sinal acústico.

O mellor está por vir, xa que estará dispoñible a partir de setembro do 2007. O ASC ou sistema de control de tracción. A firma Bávara será a primeira en montalo nunha moto de serie. É desconectable a vontade e recibirá a información dos sensores do ABS para controla-la velocidade da roda dianteira e así evita-lo esvaramento da traseira.

Os freos aumentan máis a seguridade do conxunto xa que monta a última evolución de ABS integral de Motorrad.

Como vén sendo habitual BMW ofrécenos un alto equipamento opcional, dando lugar a toda unha subcultura do estilo Harley e a un alto grao de personalización das motos por parte dos seus fieis clientes. Cabe destacar que terán dispoñibles escapes Akrapovic para os seus motores Boxer.

O prezo desta máquina de dúas rodas é de 12.500 euros.

Ficha técnica BMW R 1200R

Cilindrada 1.170cc
Potencia 109CV
Tipo de motor . . . . . .Bóxer
Número de cilindros 2
Embrague . .Monodisco en seco Ø 180 mm
Caixa de cambios . . . .6 marchas
Chasis Tipo . . . . . .Multitubular
Guiado de roda dianteira . .BMW Telelever
Guiado de roda posterior . .BMW Paralever
Freos . . . . . .Diante Dous discos de Ø 320 mm
Detrás Un disco de Ø 265 mm
Opcionalmente con ABS de BMW

Dimensións e pesos

Lonxitude total 2.145mm
Ancho entre espellos . . .872mm
Altura do asento 800mm
Peso en seco 198kg
Volume do dep/reserva . .18 l/4 l

Prestacións

Cons. de combustible
90 km/h . . . . . .4,1 l/100 km
120 km/h . . . . . .5,5 l/100 km

Aceleración

0–100 km/h . . . . . .3,5 s
Velocidade máxima . . .200 km/h

Citroën C4 1.6 Hdi Sensodrive

Queres cambiar?

O concesionario oficial de Citroën de Santiago de Compostela, **Noyamóvil**, cedeunos unha unidade do modelo C4 con cambio de marchas Sensodrive e motor Hdi con 110 cabalos. A particularidade principal deste coche reside precisamente na súa caixa de cambios que é pilotada ou robotizada, polo que porporciona as vantaxes dun cambio manual e automático xuntas.

Luis Penido
TEXTO

Para empezar "falta" o pedal do embrague e podemos circular coa panca en posición A (automático) co que o propio vehículo insertará as marchas adecuadas a cada intre e sen tiróns. Obviamente tamén dispoñeremos dunha posición N (neutral ou punto morto) e R (retroceso, para a marcha atrás). Ata aquí funciona como un cambio automático tradicional que ademais pode eleva-lo réxime de xiro do motor para efectua-los cambios de marchas se premémo-lo botón "S" , adecuado para unha condución deportiva. Se desprazámo-la panca de marchas cara á esquerda teremos un cambio secuencial, subindo ou baixando marchas coa propia panca (empurrando ou tirando dela) ou utilizando as levas que temos detrás do volante. Así poderemos utizar ata as seis marchas dispoñibles incluso sen levanta-lo pedal do acelerador, e todo isto cunha suavidade extraordinaria.

Temos que recoñecer que é moi divertido utiliza-lo cambio secuencial coas levas no volante, pero tamén é moi cómoda a posición automática para un uso diario, sobre todo en tráfico urbano e co aliado da "axuda á arrincada en costa" que frea o coche unhas décimas de segundo, suficientes para evitar que dende que deixamos de pisa-lo freo e ata que aceleramos se nos escape o vehículo en sentido contrario. Por estas dúas razóns considero que este vehículo será tanto ou máis apreciado polos condutores menos avezados coma polos puristas amantes da condución máis deportiva.

Se cando probáramo-la versión de cambio manual de cinco relacións equipada co motor 1.6 turbodiésel de 110 cabalos quedamos abraiados do seu bo andar, agora con seis relacións

de cambio sempre teremos potencia suficiente para adiantar e tendo en conta as limitacións actuais de velocidade consideramos que move con soltura os 1.280 quilos do C4 cun consumo ridículo de catro litros de gasóleo ós cen quilómetros percorridos ó circular por estrada e dous litros máis en cidade.

Exteriormente trátase dun coche cun deseño moderno e atractivo que chama a atención agradablemente cunhas dimensións de 4,26 metros de longo e 1,77 de ancho que garanten ademais unha boa habitabilidade interior. Curiosamente a versión cupé (de tres portas) é un centímetro máis longa que a de cinco portas.

Os deseñadores aproveitan o sitio dispoñible ó máximo ofrecendo unha amplitude interior realmente boa tanto en altura, anchura como en espazo para as pernas.

Nada máis poñernos ós mandos observamos un deseño moi innovador e unha inxente cantidade de botóns, destacando o volante con mandos centrais fixos e a pantalla na parte superior central do salpicadeiro que substitúe o cadro de instrumentos habitual tralo volante. Trala sorpresa inicial, ós poucos minutos estamos perfectamente aclimatados e comezamos a aprecia-las virtudes sobre todo de dispoñer no volante de control de: regulador de velocidade, climatización, equipo hi-fi, bucina... e todo iso sempre no mesmo lugar, independentemente da posición do volante.

Dende o acabado LX o equipamento é moi bo: ordenador de a bordo, freos ABS, encendido automático de luces de urxencia en freadas fortes, 6 airbags, dirección de asistencia variable segundo a velocidade, regulador de velocidade, peche central de portas con mando a distancia. Con equipamento Exclusive, e opcionalmente, podemos dispoñer ata de Navegador, módulo Bluetooth, teito de cristal panorámico, tapizado en coiro e climatizador automático bizona, entre outras marabillas.

Na proba dinámica resulta moi áxil e seguro e, en termos xerais, moi equilibrado. Se tivese que destacar en particular algunha virtude diría que a súa estabilidade é fabulosa: C4 pégase ó asfalto coma unha lapa.

O custo extra para dispoñer dun cambio Sensodrive son 800 euros, o que o fai tremendamente atractivo e explica as previsións de Citroën de incluílo paulatinamente en tódolos seus modelos para que, en pouco tempo, sexa máis vendido có propio cambio manual de toda a vida. De feito, o Citroën C4 Picasso que tamén se está a comercializar nestes días xa nin siquera dispón de panca de cambios no piso (só levas no volante) nin de panca de freo de man (este actua electricamente ó accionar un botón).

O modelo probado paréceme un dos máis equilibrados da gamma no referente a economía, fiabilidade, equipamento e prestacións. A quen lle guste cambiar, pode cambia-lo seu coche por un Citroën C4 con cambio Sensodrive, seguro que non se arrepinte.

AD Grupo Regueira

C/ VIA EDISON, 54 - POL. DEL TAMBRE
15890 SANTIAGO (A CORUÑA)
Telf.: 981 578 066 - Fax: 981 563 090

www.adgruporegueira.es
comercial@regueira.com

III Rali Ourense Baixa Limia

Todos ledos

Sprint Motor
TEXTO

A reanudación do galego de ralis, trala paréntese de agosto e o posterior aprazamento do Botafumeiro, presentábase con dúas particularidades. Por unha banda un resultado entre os dezaseis primeiros dáballe o título a Martínez Barreiro. E por outra os máis de 100 inscritos atopaban unha proba lineal, algo inusual nas nosas carreiras, transitando por concellos de Terra de Celanova e a Baixa Limia.

Dende a novidosa especial de Quintela de Leirado os irmáns Burgo, esta vez ós mandos do EVO VIII de AR Vidal, marcaban os mellores cronos, chegando ó descanso na praia fluvial de Mugueimes con case un minuto de vantaxe sobre o citado Barreiro. A presencia da chuvia permitira a Meira, esta vez con Cándido Carreira como copiloto, estar preto do de Cuntis, á par que liderando o grupo N dende a terceira praza.

A segunda praza deulle o título do 2006 a Barreiro e Campos
MIGUEL CUMBRAOS

Meira e Carrera foron os mellores entre os de serie MIGUEL CUMBRAOS

Cousas da mecánica

Como nas carreiras non hai xamais nada escrito o inicio da sección do serán veu acompañado dun problema na bobina do Mitsubishi líder. De repente desaparecía a vantaxe obtida polos irmáns Burgo, cedendo o liderazgo ó 306 Kit-Car. Lonxe de desanimarse os lucenses entregáronse a unha remontada nos treitos de Lobios e Entrimo que lle daban a vitoria por tres segundos e medio.

Sen a preocupación de ter que vencer, Barreiro e Campos fixéronse co título galego dende a segunda praza. Outros Mitsubishi, neste caso de grupo N, pilotados por Meira, Gómez e Paz, situáronse despois, triunfando o primeiro deles entre os coches de serie. O popular GT Turbo dos compostelans Ramos e Corzón foi desta volta o mellor entre os coches do grupo X.

As tres copas de promoción ofertaron historias paralelas. Dende o primeiro quilómetro Víctor Senra (Citroën C2 GT) mandou no Volante RACC, estando finalmente acompañado no podio por Pablo Rey e Celestino Iglesias. Como xa aconteceu en Narón, o coruñés Sousa (Punto) venceu na oferta Driver, onde o 106 de Forneiro foi o mellor dos Júnior. Seis segundos deron a primeira praza ó Cinquecento de Armesto, que pelexou coa unidade similar de Castro pola primacía na opción AutoPark.

Ramos e Corzón situaron o seu "soplillo" primeiro no grupo X MIGUEL CUMBRAOS

XXXVII Rali de Ferrol – Credimotor

Gordon? non Burgo

A terceira visita do estatal de asfalto ás estradas galegas coincidiu, en parte, co paso do temido ciclón "Gordon". Pero o fenómeno meteorolóxico resultou ser, afortunadamente, menos danino do esperado. Daquela, e no que atinxía ó desenvolvemento do "37º Rali de Ferrol", incidiu no estado das especiais, con moita lama sobre o chan.

Brillantísima vitoria dos irmáns Burgo no delicado asfalto ferrolán SPRINT MOTOR

Miguel Cumbraos
TEXTO

Ese a climatoloxía previa deixou isto, o día da competición tivo de todo, sobre todo moita auga. Se "Gordon" non fixera moito mal, no eido deportivo foi outro singular furacán o que damnificou en certa medida as clásicas estruturas dos ralis estatais. Chamábase Burgo, viña montado nun Lancer EVO IX de grupo N e dende o inicio da competición deixou craro que mandaba, ¡e de que xeito!. Xogando as bazas dun 4x4 en terreo deslizante, sabendo nadar e garda-la roupa, os irmáns lucenses fixeron unha completísima proba que lles deu a súa primeira vitoria absoluta no campionato de España da modalidade.

Soñar cun pódio enteiramente galego parecía ser posible á medida que avanzaba o rali. Porque os Vallejo ían de menos a máis, subindo posicións co seu Clio e porque González "Rantur", pese a un limitado coñecemento do terreo, estaba nos postos de diante. Ó final fíxose realidade, co lucense segundo e primeiro entre os S1600, e o ourensán recuperando nos últimos intres para ser finalmente terceiro.

A cita ferrolana, no seu segundo ano de puntuabilidade estatal, deixou a Fuster por diante de Solá, pelexando ambos polo título absoluto, ocupando respectivamente cuarto e quinto. Hevia, retrasado por un furazo, Muñiz, Suárez, Rico –o naronense liderando a Copa Citroën– e Miguel Dopico, no seu retorno á competición, completaron a nómina de dez primeiros. O catalán Basols foi o mellor no Desafío Peugeot, levándose igualmente o título da veterana oferta promocional.

Solá, campión de España

O abandono de Miguel Fuster, por problemas eléctricos, e a vitoria de Dani Solá (C2 S1600) no Rali de Llanes déronlle a este último o seu primeiro título de campión de España. Vallejo e Hevia completaron o pódio da penúltima proba do ano, disputadas nas estreitas e ratoneiras especiais astures. O resultado acadado no Principado fai que Burgo e "Rantur" se xoguen o cetro de grupo N e a EVO Cup na manga que pecha o calendario, o recuperado Rali Costa Brava.

O desenvolvemento do Rali de Llanes deulle a Solá o título do 2006 SPRINT MOTOR

"Rantur" pelexará con Burgo polo título de grupo N nos treitos cataláns SPRINT MOTOR

ASEGAL ASESORES

❍ Fiscal
❍ Administrativo
❍ Mercantil
❍ Laboral
❍ Subvencións
❍ Familia

Telefóno: 981 80 73 01 • Cacheiras s/n, 1ºA • Teo (A Coruña)

ASEGAL ASESORES

Benvidos a Portugal

IV Salao Internacional do Automóvel e Motociclo Clássico e de Época

É unha sensación que vai medrando en cada viaxe que fago a Portugal; síntome mellor e máis a gusto cos veciños. Dá igual se é por causa de traballo ou de lecer. Nesta ocasión tratábase dunha mestura de ambos, ía ve-lo "IV Salao Internacional do Automóvel e Motociclo Clássico e de Época" no recinto da Exponor en Leça da Palmeira.

Xan M. Pérez
TEXTO E FOTOS

Good Old Times, of course

Efectivamente, antes e despois

As expectativas creadas previamente confirmáronse ante a magnífica organización da empresa galega "Eventos del Motor" (www.eventosmotor.com), que dirixe José Enrique Elvira, que tamén é responsable entre outros certames do exitoso Salón do Automóbil de Vigo.

En realidade trátase de tres citas: Un salón de vehículos usados de gamma alta (Topcar), un motor-show e o xa mencionado AutoClássico. Neste temos que destaca-la gran concorrencia de afeccionados que gozaron coa cantidade e cualidade dos autos e motocicletas expostos polo seu valor e alto grao de restauración, así mesmo dun pavillón dedicado exclusivamente ó apartado de automobilismo.

Segue na páxina 16.

"Temos que destaca-la gran concorrencia de afeccionados que gozaron coa cantidade e cualidade dos autos e motocicletas expostos polo seu valor e alto grao de restauración"

Marlei, fabricación portuguesa de 1955

O Ford T era un utilitario, pese ó seu aspecto

Jackie (e II)

Con nomes e apelidos

Ramón Novo
SPRINT MOTOR

Jackie Stewart solta a lingua sen dó. É unha persoa tan íntegra e libre que ten autoridade para falar e opinar sobre automobilismo desde os tempos en que el se empeñou que foran de tránsito á modernidade. Por ser así tivo que oír dalgún veterano "os corredores de antes sabían morrer sen queixarse". Con todos vós, sir Jackie Stewart falando en galego.

—Pregunta (P.) Teño curiosidade por establecer comparanzas entre os sentimentos e as emocións dos pilotos máis alá do tempo que lles cadra de vivir. Moitas veces preguntome para min: ¿como faría Coulthard cun Lotus 49, que correlatos ten Barrichello no automobilismo clásico, Button é coma Jean Alesi por ganar nada máis un gran premio ou coma Dan Gurney polo plan de vida, hai un Graham Hill hoxe e non o vemos?

—JS. Se queres propóñoche un xogo. Ti preguntas por un personaxe-tipo e eu sitúocho na miña época.

—P. Con vostede dá gusto. Vale. A ver, un raio en velocidade pura... Juan Pablo Montoya.

—JS. Ronnie Peterson. É moi concienzudo e difícil de facerlle cometer un erro. É independente, agresivo, rápido e cheo de confianza en si mesmo, o cal impresionaba xa desde noviño.

—P. É inevitable pensar en modos de conducir suicidas como... poñamos Takuma Sato.

—JS. Jochen Rindt. Rindt ten ese tipo de rapidez que moitas veces axuda a cometer erros.

—P. Hai pilotos que ganan nada máis cando os mellores non están. Estaba pensando en Gerhard Berger.

—JS. Graham Hill. Sen ter o talento evidente de Jim Clark, estaba sempre alí para aproveitar o mínimo incidente mecánico de que Jimmy podía ser vítima, o que lle permitiu ganar carreiras.

—P. Se existen maneiras de ser dependendo de onde se naza, Mansell puido ter nacido en Nápoles?

—JS. Graham Hill. Desde o meu punto de vista, na súa casa combatividade e orgullo van de par, o que explica a súa lonxevidade.

—P. Pouca xente lle poñería identidade mediterránea a Mika Häkkinen...

—JS. Denny Hulme. Nunca quere impresionar a ninguén e sempre está tranquilo. Cando se pon no volante é igual.

—P. Ralf é un fozón ou parécemo a min?

—JS. Pedro Rodríguez. Certamente non é a persoa máis equilibrada que coñeza. Non para a pensar case nunca e eu estou case seguro de que é incapaz de reaccionar se non é por instinto, baixo a emoción do momento. Quéntase con moita facilidade. É capaz de entrar na pista sen esperanza de vencer e bloquear deliberadamente o paso. En vez de pensar `Ben, este vaime dobrar, eu vou deixarlle pasar e vou facer por seguilo´, Pedro intentará lanzarse a un duelo con el.

—P. Entre os compañeiros de oficio, Giancarlo Fisichella chegou a ser considerado mellor piloto. En que sitio fallan as contas?

—JS. Chris Amon. Fáltalle algunha cousa que non ten nada que ver coa enerxía ou o talento. Trátase da súa forza de carácter, da súa vontade.

—P. Piquet ganoulles nos fociños a Mansell, a Prost e a Senna. A quen che suxire?

—JS. Phil Hill: Sempre estaba moi nervioso, pero sabía recobrar a calma e o sangue frío no momento oportuno.

—P. Kimi é un caso único ou explícase que rompera motores teoricamente libres de requentar con sobrerréximes?

—JS. Jack Brabham. Ás veces, por incrible que poida parecer, esquécese de cambiar de marcha. Eu fun moitas veces testemuña, estando á súa roda xusto detrás del, de meter unha marcha máis na entrada dunha curva. A única explicación lóxica é que non sempre se concentra no que fai.

—P. E esa cara de pau que ten?

—JS. Jack Brabham. Jack está un pouco desfasado. Constitúe case unha anomalía no medio das carreiras, un mundo onde tantas cousas se fundamentan na personalidade dos corredores.

—P. Para min Ayrton Senna posuía unha sensibilidade tan extraordinaria coma... dígao vostede.

—JS. Jimmy Clark. Ó volante do seu bólido, Jim era o home máis decidido do mundo; conducía ó milímetro, coa precisión e audacia de quen sabe xustamente o que quere, cunha seguridade que rozaba case o inhumano. No coche era á vez suave, tranquilo e terriblemente agresivo. Poderíase dicir que as carreiras para el eran un exutorio, eran un exercicio en que podía mostrar a súa verdadeira natureza: no volante estaba no seu elemento.

Mercar un automóbil

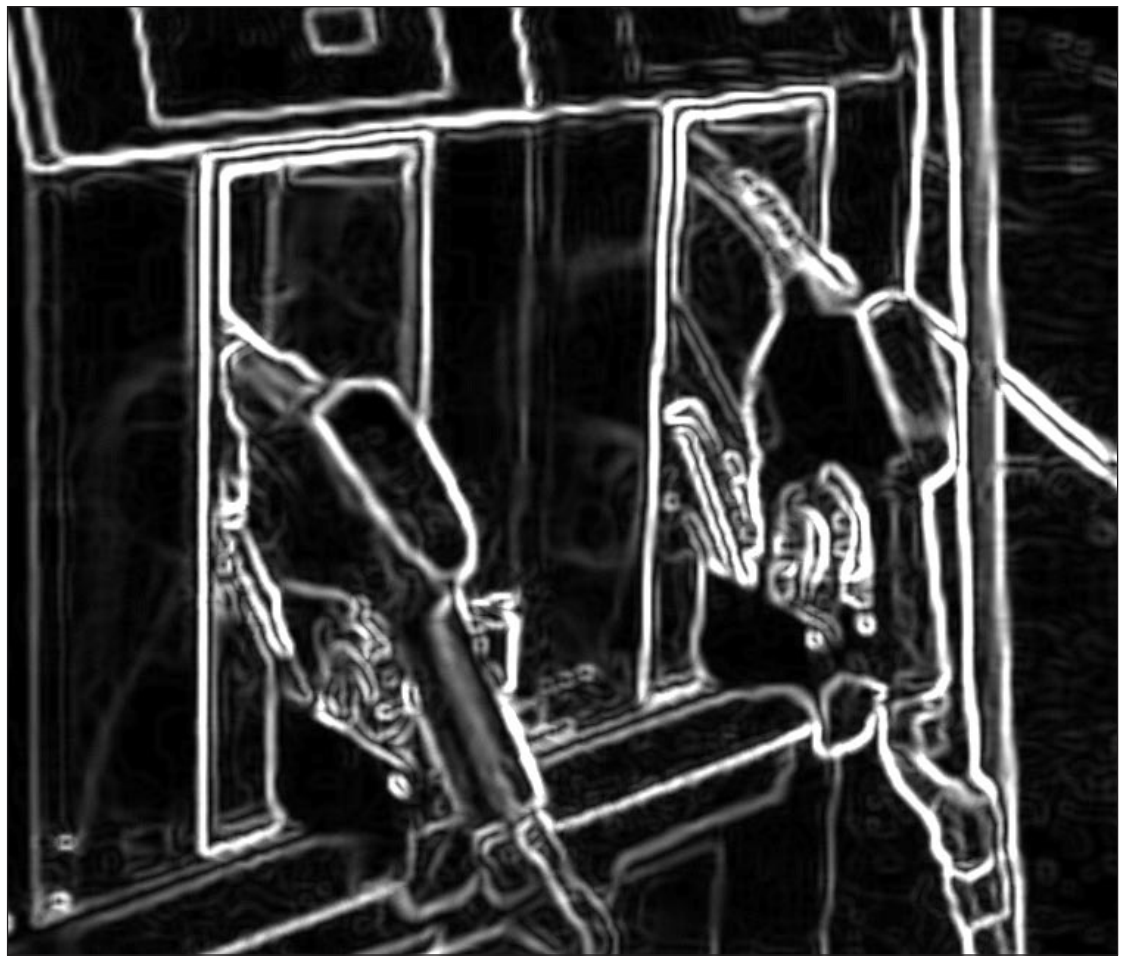
Gasóleo ou gasolina? (I)

Hai só 10 anos, só 13 de cada 100 coches que se mercaban no noso país eran de motor diésel. As cousas cambiaron drásticamente: no 2000 vendéronse en España 733.500 turismos de motor diésel, o que representa o 53% dos coches vendidos ese ano. E nestes últimos tres anos, a venda de coches con estes motores disparouse un 26% e a día de hoxe, sete de cada 10 coches que sáen dos concesionarios incorporan mecánicas propulsadas por gasóleo. A tendencia é clara.

Félix Doce
TEXTO

Eexplicacións non faltan: os diésel consumen menos combustible e ademáis este é todavía un 15% máis barato que a gasolina, o que permite aforrar entre 1 e 2 euros por quilómetro recorrido, ó que se lle se engaden as melloras técnicas (funcionamento máis suave e menos ruidoso) e de prestacións (maior potencia e axilidade do motor) dos diésel. Hoxe, de feito, son minoría quenes defenden a ultranza o de "onde esté un motor de gasolina, que se quiten os diésel...". Quizáis para equilibrar a balanza, un vistazo á evolución dos prezos do carburante nos últimos anos revela que o coste do gasóleo vai acercándose ó da gasolina e, ademáis, os diésel todavía custan en torno a un 15% máis que os seus coches equivalentes en gasolina, se ben o tipo de motores diésel inflúe no seu prezo: convencionais, turbodiésel, turbodiésel de inxección...

A elección non é doada: ¿compénsame pagar 1.500 ou máis euros de diferencia para aforralas no futuro?. As claves para acertar é calcular o número de quilómetros que pensamos facer co noso automóbil. A nada que nos acerquemos ós 15.000 quilómetros ó ano, compensa o sobrecoste do motor diésel. Porque a redución do gasto cotiá que representa o consumo de combustible compensa. E o mantemento do diésel supón un coste similar ou incluso menor, segundo a versión, ó de gasolina.



Diésel, aforro a longo prazo

Merece a pena preguntarse si o aforro cotiá que supón o menor consumo e coste do gasóleo é suficiente para decantarse por un coche diésel e desestimar o menor prezo de compra de un equivalente de gasolina. Se se fan as contas, compróbase que só ós moi aficionados ó motor de gasolina que non poden pagarse un turbodiésel de inxección e a quenes fan menos de 15.000 quilómetros ó ano ou proxectan vender o seu automóbil en menos de 8 ou 10 anos, resúltalles rentable que o coche sexa de gasolina. Se o aforro no momento de compra non é fundamental, o diésel será a mellor opción para a maioría dos usuarios.

Menos diferenzas

Ata fai pouco máis de dez anos a razón obxectiva da compra dun vehículo diésel baseábase no baixo prezo do gasóleo respecto á gasolina e nun menor consumo. Por contra, ademáis dun prezo maior, tiña que soportar vibracións, ruido e un conxunto máis limitado de prestacións.

Hoxe, as cousas cambiaron radicalmente: a diferencia de prezo entre o gasóleo e a gasolina diminuiu (un litro de gasolina de 95 octanos pasa pouco do euro, pero un de gasóleo, xa roza dito euro) e os consumos de ambos tipos de motores baixaron considerablemente con respecto ós de fai unha década, aínda que o dos diésel sigue sendo menor.

A demanda deste tipo de motores contribuiu a que os fabricantes invirtan en investigación tecnolóxica. Grazas á electrónica desapareceron os tradicionais inconvintes do diésel: menor reprís e velocidade punta e maior ruido. Os motores diésel de inxección directa ofrecen xa prestacións similares ós de gasolina. E grazas ós novos recubrimentos e aislamentos, se reduceron os ruidos e vibracións. No que respecta o medio ambente, a contaminación do gasóleo se reduciu ata niveis parecidos ós da gasolina sen chumbo.

PREZOS DE COCHES NOVOS

AUDI A3	desde	21.980 €
AUDI A3 Sportback	desde	22.830 €
AUDI A4	desde	28.370 €
AUDI A4 Avant	desde	29.670 €
AUDI CABRIO	desde	37.000 €
AUDI TT Roadster	desde	33.460 €
AUDI TT Coup	desde	30.680 €
AUDI A6 (Nuevo)	desde	36.110 €
AUDI A6 Avant	desde	38.480 €
AUDI Q7	desde	54.860 €
AUDI A8	desde	70.080 €

Brea Hervés
Tu concesionario Audi en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail:ventas@breahervés.audi.es
TEL. 981 56 97 00

IBIZA	desde	11.535 €
CORDOBA	desde	12.755 €
LEON	desde	16.290 €
ALTEA	desde	16.420 €
TOLEDO	desde	18.995 €
ALHAMBRA	desde	23.710 €

Brea Motor
Tu concesionario Seat en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail:comercial@breamotor.seat.es
TEL. 981 55 26 00

FABIA	desde	11.130 €
FABIA COMBI	desde	13.100 €
FABIA SEDÁN	desde	13.100 €
OCTAVIA TRADITION	desde	15.950 €
NUEVO OCTAVIA	desde	17.080 €
OCTAVIA COMBI	desde	20.760 €
SUPERB	desde	22.140 €

Brea Automoción
Tu concesionario Skoda en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail: ventas@breautomocion.skoda.es
TEL. 981 51 97 37

O consello da semana

Adecúe a velocidade do seu vehículo ás condicións da vía e á densidade do tráfico, sen esquece-lo límite legal permitido.

NESTA PÁXINA ATOPARÁ OS MELLORES PREZOS DO MERCADO DO AUTOMÓBIL

FOX	desde	10.667 €
POLO	desde	11.497 €
GOLF	desde	15.240 €
GOLF PLUS	desde	19.140 €
BEETLE	desde	20.123 €
BEETLE CABRIO	desde	24.557 €
JETTA	desde	19.530 €
PASSAT	desde	21.600 €
PASSAT VARIANT	desde	22.485 €
PHAETON	desde	66.797 €
TOURAN	desde	21.455 €
SHARAN	desde	29.635 €
TOUAREG	desde	44.480 €

Brea Hervés
VOLKSWAGEN Tu concesionario Volkswagen en Santiago
www.grupo-brea.com - e-mail:ventas@breahervés.vw-es.com
VÍA ISAAC PERAL, 8-10. POLÍGONO DEL TAMBRE - 15890 SANTIAGO
TEL. 981 55 29 00

Modelo		Prezo
147	desde	15.000
156 CROSSW	desde	30.250
159	desde	24.850
166 JTD	desde	37.850
GT	desde	23.950
BRERA	desde	32.250

APV Motor
Avda. Rosalía de Castro (Milladoiro)
Teo - Santiago
Teléfono 981 53 40 57

A ACTUALIDADE DO MOTOR

Tódolos dereitos reservados. Esta publicación non pode ser reproducida ou rexistrada por ningún medio mecánico ou electrónico sen o permiso previo, e por escrito, da Editorial.

Redacción e administración:
URBANIZACIÓN SAN SADURNIÑO, RÚA B, Nº 21
TEO (A CORUÑA).
Teléfono 981 801 458

Sprint MOTOR

Benvidos a Portugal

IV Salao Internacional do Automóvel e Motociclo Clássico e de Época

Quen teña 360.000 euros e non saiba en que investilos debe mercar un dos Merchi ás de gaivota impecables que estaban á venda. Habería que facer unha edición especial sobre os afeccionados portugueses e as marcas inglesas: de Riley tiñan unha magnífica exposición, nunca vira tal cantidade de Jaguar (os Type E chegaron a parecerme coches corrientes!), e mención á parte para os R&R de Good Old Times, e iso que non son un apaixonado da marca.

Xan M. Pérez
TEXTO E FOTOS

Vén da páxina 12.

Coma sempre o ACP (Automóvel Clube de Portugal) presentaba un pavillón perfecto. Algún día haberá que escribir sobre por que en Galiza non hai un automóbil club forte como en tódolos países europeos.

Poderíamos seguir comentando durante un bo cacho unha marabillosa xornada, pero só imos deixar outra cuestión no aire, referida ás probas que aquí non se fan de perícias. Son baratas de montar, con participación democrática (calquera pode) e divertidas para o público.

Este Merchi Ás por só 395 dos grandes

Un consello para rematar, se lle quedou bo sabor de boca con estas liñas e fotos, aproveite e vaia a ve-lo museo de coches de Caramulo (www.museu-caramulo.net), tamén no país veciño.

Fiat Stilo.
Si buscas deportividad, éste es tu precio.

Este verano,
no dejes pasar la oportunidad.

Todos los Fiat Stilo por
4.000€ menos

· Empieza a pagar en enero de 2007.
· Gama Stilo desde 9.950€.
· Aire acondicionado.
· Radio CD.

FIAT

902 30 30 32 / www.fiat.es

NOYASTAR, S.L.
Concesionario Oficial
Exposición e taller:
Vía Edison, 3 - P.I. do Tambre
Tel. 981 57 77 78 - Santiago.

HYUNDAI CONCESIONARIO OFICIAL

XACOBEO MOTOR, S.L.

GETZ 1.5 CRDI GL 5P 88 CV	DICIEMBRE 2005	KM 0	10.500
TUCSON 2.0 CRDI STYLE 112 CV	DICIEMBRE 2005	KM 0	22.500
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 112 CV	DICIEMBRE 2004		19.000
ACCENT 1.5 GLS 5P 102 CV	AÑO 2004		7.000
SANTA FE 2.0 CRDI 4X4 COMFORT 125 CV	AÑO 2006	KM 0	24.500

>> Exclusivos Vehículos de Flota <<

Teléfonos: 981 56 96 32 - 981 56 96 30 – Boisaca - SANTIAGO

GETZ 1.5 CRDI DIESEL