Sprint MOTOR
www.sprintmotor.com

Dacia Sandero
Prezo abraiante

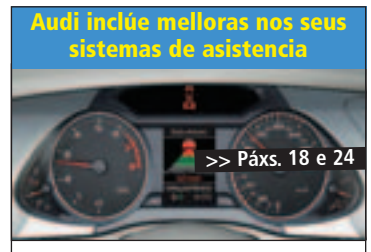
• proba
>> Páxs. 12 e 13

A seguridade sobre dúas rodas (e II)

A importancia dos novos materiais

>> Páxs. 16 e 17

Audi inclúe melloras nos seus sistemas de asistencia



>> Páxs. 18 e 24

Algo máis que un coche: un copiloto

Honda Insight
Económico e ecolóxico

• proba
>> Páxs. 10 e 11

Índice

Informes	2 e 15
Editorial	3
Novas	4 a 9
Imaxe	14
Seguridade	18
Reportaxe gráfica	19
Competición	20 - 21 e 23
Históricos	22

AUTOMOVILES J. y M. FERNANDEZ, S.L. Carretera Santiago - Vigo, Km. 4 · (Milladoiro) · 15895 Teo · Santiago de Compostela · Tel.: 98152 49 66

O Plan 2000E reactiva o mercado automobilístico cunha suba do 16,5% na venda de coches a particulares no mes de xullo

O sector colle folgos

As vendas de automóbiles a particulares medraron un 16,5% no mes de xullo cun total de 77.136 matriculacións, segundo datos do Instituto de Estudos de Automoción (IEA), facilitados á Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM). Esta suba está logrando amortecer a caída xeral do mercado (-10,9%), onde as vendas a empresas e a alugadoras seguen estancadas cuns descensos do 37,7% e do 53,4% respectivamente.

Emporiso, confírmase o efecto positivo que os incentivos directos do Plan 2000E están a exercer no mercado e, máis polo miúdo, na demanda dos consumidores. Tanto é así que en todas as comunidades -agás a de Canarias e as cidades de Ceuta e Melilla- téñense rexistrado ascensos nas vendas a particulares no devandito mes de xullo, encabezados por Navarra (+91,3%) -pioneira nas axudas- Galicia (+35%) e Euskadi (+30%).

A xeito de dato curioso, GANVAM chama a atención sobre o aumento da demanda de vehículos con emisións de até 149 g. CO2/km, un dos segmentos principais de automóbiles que acolle o plan, e que viron medrar as súas vendas un 14,8% durante o pasado mes de xullo.

Ampliación das axudas para evitar a paralización do mercado

Así mesmo, GANVAM (que representa a 2.400 concesionarios e 3.000 compravendas), manifestou o seu temor perante a finalización do plan que podería esgotar -o vindeiro outono- os 100 millóns de euros previstos e provocar unha nova paralización do mercado e, polo tanto, da demanda dos particulares. Segundo FITSA -entidade colaboradora do Ministerio de Industria- desde a posta en marcha do Plan 2000E, téñense contabilizado un total de 34.000 operacións.

Deste xeito, o presidente de GANVAM -Juan Antonio Sánchez Torres- matiza que "malia que as novas cifras de vendas son alentadoras, sen esquecer a situación das empresas alugadoras que continúan sen renovar as súas flotas por problemas de financiamento, a incerteza xeral dos vendedores é preocupante perante a inminente finalización do plan. Por iso, desde a asociación solicitamos ao Executivo que amplíe a dotación ou ben contemple a posta en marcha de novas axudas que manteñan vivo o sector".

Vendas de vehículos a particulares por comunidades autónomas en xullo de 2009

Comunidade	Unidades vendidas	Variación %
Andalucía	12.663	+2,4
Aragón	2.041	+24,5
Asturias	2.035	+15,4
Baleares	1.716	+5,9
Canarias	1.961	-14,1
Cantabria	1.087	+26,8
Castela-A Mancha	3.041	+17,5
Castela e León	4.483	+29,8
Cataluña	12.224	+10,0
Ceuta e Melilla	308	-12,7
Com. Valenciana	8.965	+26,2
Estremadura	1.764	+26,0
Galicia	5.495	+35,0
A Rioxa	470	+14,9
Madrid	11.631	+19,8
Murcia	2.204	+16,7
Navarra	1.188	+91,3
Euskadi	3.860	+30,0
Total	77.136	+16,5%

Fonte: Datos elaborados polo Instituto de Estudos de automoción para GANVAM.

Nuevo Concept Car Lexus

Lexus acaba de mostrar o primeiro boceto oficial do novo Concept Car que se presentará no vindeiro Salón de Frankfurt.

O novo Concept Car amosará, segundo o fabricante nipón, unha irresistible combinación de innovación tecnolóxica e deseño rompedor que promete elevar o listón no segmento Premium Compacto.

Andy Pfeiffenberger, Vicepresidente de Lexus en Europa, será o encargado de presentar esta primicia mundial durante a roda de prensa que terá lugar en setembro no Salón de Frankfurt. Polo de agora teremos que conformarnos co primeiro debuxo oficial deste exercicio de deseño da marca xaponesa no segmento Premium Compacto.

TerreMoto
HONDA
PIAGGIO
Vespa
GILERA
www.terremotocompostela.com
Tel. 981 561 302
Santiago de Compostela

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

Vaia ocasión!

Si, si... vaia ocasión para mercar un coche! Podemos consideralo como un momento histórico para comprar un automóbil. A todas as ofertas dos concesionarios e das marcas, lembremos que algunha ten descontos de ata un 25%, temos que engadir os denominados "low cost", ou vehículos de baixo custo. Se toda esta ensalada a aliñamos cun Plan 2000E o resultado é un momento histórico.

Neste número traemos a estas páxinas a proba dun Dacia Sandero que aplicándolle o Plan 2000E, ten un prezo de 5.250 euros. Un magnífico coche para un prezo ben pequeno. Dicimos magnífico porque está pensado para ser fiable e ter un mantemento económico. É dicir, que se vostede necesita un vehículo para ir traballar, moverse coa familia e realizar outras viaxes este coche non lle romperá o equilibrio presupostario e o seu mantemento será do máis axustadiño. O prezo deste vehículo correspóndese practicamente con 5 mensualidades do que se vén chamar un "mileurista'. Se comparamos este caso co de hai tres ou catro décadas, a pregunta sería: Cal era o esforzo dunha familia daquela época para mercar un utilitario? Pois tremendo, bastante máis das 5 mensualidades que necesita na actualidade un mileurista para mercar un "low cost".

Na mesma situación que o Sandero están outros automóbiles catalogados como de baixo custo. Tal foi o éxito recente do Tata Indica diésel que moitos concesionarios do noso país venderon todo o cupo que lles asignou a marca, e os interesados quedaron coas ganas de levar para a casa un coche que consome gasóleo a un prezo de 5.990 euros (Plan 2000E incluído). Ideal se necesitamos un vehículo para movernos e a nosa economía é modesta. Nunca antes unha motorización diésel estivo tan ao alcance de todos os petos.

Por outra banda, temos coches de oferta en todas as exposicións dos concesionarios. Ocasións boas e abundantes en que atopar o que necesitamos a un prezo nunca visto. Incluso coches de gama alta a prezos moi razoables. Algo ao que non nos teñen acostumados os fabricantes que se dedican a estes vehículos Premium.

Paralelamente a toda esta caída de prezos, forzada en boa parte pola crise actual e pola reestruturación do mercado, temos, por un efecto dominó, unha baixada espectacular do prezo dos vehículos de ocasión. O mercado de segunda man nunca tivo tantas e tan boas gangas coma na actualidade. Podemos mercar por uns 3.000 ou 4.000 euros coches que nos darán un servizo moi bo. Se o compramos nun establecemento profesional acreditado levará unha vantaxe a maiores: unha garantía.

Si señor... Vaia ocasión!

Todo é cuestión de buscar, canto máis mellor, e de comparar, seguro atopamos un vehículo que se adapte ás nosas necesidades e á nosa economía sen ter que facer o esforzo descomunal que tiveron que facer os nosos pais e os nosos avós para ter un automóbil.

Passat Edition Plus, equipado de serie con todo lo que de verdad importa en un coche.
Ahora puedes tener un Passat Edition Plus por 19.800 €*

Passat

*PVP recomendado en Península y Baleares en Comunidades adheridas al Plan 2000E para un Passat Edition Plus TDI 110 CV (IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción y Plan 2000E incluidos). Oferta válida para coches matriculados hasta el 30/09/2009. Gama Passat: consumo medio (l/100 km): de 5,1 a 10,5. Emisión de CO_2 (g/km): de 134 a 249. Modelo visualizado Passat R-Line.

Brea Hervés Vía Isaac Peral, 8-10 - Pol. Ind. El Tambre - Tel. 981 552 900 - 15890 Santiago de Compostela

Sprint MOTOR

Editor: Arrincamos, S.L.
Director: Xurxo Sobrino Morán
Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Iván Marante, Sevi Martínez, César Raña, Edu Lavandeira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Sonia Pena, Rodrigo Medina, Xosé Arufe e Luis Penido.

Deseño e maquetación: *www.juancvarela.com*
info@juancvarela.com
SPRINT MOTOR: Urb. San Sadurniño • Rúa B, nº 21
Tfno. e Fax 981 801 458 •
redaccion@sprintmotor.com
www.sprintmotor.com
IMPRIME: Recoprint
Depósito Legal: C–138/97

D. Tráfico e D. Prudencio

Don Prudencio: Respecto ó tema da iluminación, ¿os condutores teñen algunha obriga de levar material de reposto no vehículo?

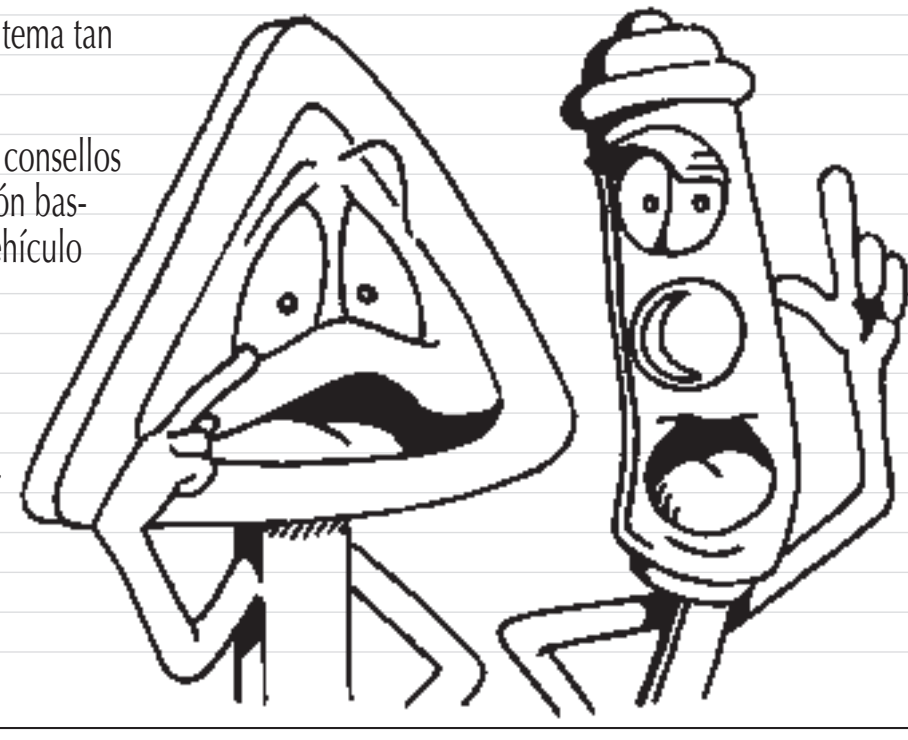
Don Tráfico: O usuario ten a obriga de levar un xogo de lámpadas de reposto que cubra calquera urxencia –é conveniente revisar a bolsa de cando en vez- e a ferramenta necesaria para a súa substitución.

Don Prudencio: Que outros consellos nos podería dar sobre este tema tan importante para a seguridade viaria?

Don Tráfico: É aconsellable saber montar a lámpada seguindo os consellos que dá o fabricante no libro de mantemento. Isto é unha operación bastante sinxela. Non se debe circular nunca cun só faro aceso; o vehículo podería confundirse cunha motocicleta.

Don Prudencio: Para rematar este pequeno diálogo, ¿que puntos deberemos revisar no apartado da iluminación?

Don Tráfico: Revise periodicamente as luces de intermitencia, así como as de posición e freo, cunha simple volta ó redor do vehículo.



Skoda e Repsol, unidos a prol do medio

A marca checa Skoda fixo entrega de sete modelos Superb 1.8 TSI de 160 cv aos directores territoriais de gas da enerxética española Repsol. O dato a subliñar é que os devanditos modelos Skoda sufriron un cambio ben importante: agora estes vehículos móvense grazas ao uso de AutoGas (GLP automoción).

A unión Skoda-Repsol nace coa vontade de alentar o uso de motorizacións máis respectuosas co medio ambiente, o enxeño xira arredor do emprego de combustibles alternativos coma é o caso do AutoGas. Dicir que este combustible xera unha cantidade moito menor de CO_2, reduce a ferruxe de nitróxeno entre un 70-90% e diminúe tamén de xeito apreciable o custo por quilómetro.

A revista OCU-Compra Maestra dálle un "Excelente" a Audi

Audi vén de gañar a máxima calificación nunha comparativa feita pola revista OCU-Compra Maestra de xullo-agosto 2009. O protagonista desta nova é o Audi Q5 TDI 170 cv quattro, que se sitúa no cumio do "mellor desta análise" deixando atrás a outros 22 todoterreos que competían con el neste estudo.

O criterio a seguir pola revista OCU-Compra Maestra tiña en conta diversos factores: rendemento mecánico, eficacia, seguridade e pracer de condución.

O Audi Q5 TDI 170 cv TDI quattro fíxose coa puntuación "Moi boa" en catro dos oito apartados a valorar: motor, caixa de cambios, freos, condución, comportamento e climatización.Os outro catro apartados recibiron a calificación "Boa" en canto a: visibilidade, capacidade de maleteiro e seguridade.

Para rematar, o informe de OCU-Compra Maestra salienta como chave gañadora do Audi Q5 a potencia do seu motor e o seu baixo consumo. A revista engade un "Excelente" á mecánica, os freos e o comportamento deste Audi.

Parabéns para CITROËN

Citroën está de aniversario. Fai 90 anos -en concreto o 15 de febreiro de 1919- arrincaba a idea Citroën, facíao a xeito de anuncio nun xornal parisiense chamado L'Illustracion, a nova era: o lanzamento do "primeiro coche francés fabricado en gran serie", falamos do Type A 10 HP e o responsable do enxeño era André Citroën.

Co gallo da celebración, a casa francesa -precursora da tracción dianteira e a suspensión hidropneumática, entre outras cousas- ofrecerá aos visitantes de París (iso si, a partir de setembro) a posibilidade de acudir á exposición de Citroën para facer un percorrido polos 90 anos de vida da devandita marca.

A exposición atoparase no senlleiro edificio dos Campos Elíseos, a Créative Technologie de Citroën amosará diversos modelos representativos do devir da historia da firma: o 10 HP Tipo A (primeiro vehículo da firma), o concept car Hypnos, o sobranceiro 2 cabalos, o C3 Picasso, o DS (máis coñecido por estes lares como quenlla) ou o C5. Alén disto, haberá lugar tamén para un concurso on line (www.citroen.es) no que se premiará aos dous gañadores/-as cunha estadía de luxo en París ao longo de dous días: chofer incluído ou suite exclusiva para eles/-as.

Lexus no Concurso Hípico Internacional de Salto en Casas Novas

Como cada ano celebrouse, no mes de xullo, o Concurso Hípico Internacional de Salto Catro Estrelas de Casas Novas, o evento tivo lugar no municipio coruñés de Arteixo. A competición reuniu a 150 cabalos e 50 xinetes e amazonas procedentes de 18 países. Unhas 15.000 persoas achegáronse durante a fin de semana até a luxosa hípica co gallo de presenciar o espectáculo que se levou a cabo na gran pista exterior.

Por sexta edición consecutiva, o Centro Lexus Coruña colaborou de xeito directo con Casas Novas na edición de verán do seu Concurso Hípico Internacional. Lexus é patrocinador do Trofeo Lexus e vehículo oficial cunha flota de dez Lexus híbridos: o RX 400h, o GS 450h e o LS 600h, que sumaron os seus cabalos aos das cortes de Casas Novas. Servindo de vehículos oficiais do concurso para os desprazamentos de xinetes e VIPs.

O vencedor do Trofeo Lexus foi o xinete mexicano Federico Fernández. Sinalar que o xerente do Centro Lexus Coruña e distribuidor para toda Galicia -José Ramón Ferreiro- foi o encargado de facer entrega do premio ao primeiro clasificado da proba (na foto).

A grande aposta de Renault polo consumo limpo chegará en 2011

Renault está a avanzar detalles do seu prototipo de vehículo eléctrico, o Kangoo be bop Z. E., unha achega ecolóxica de catro rodas salientable por tres motivos fundamentais: é sostible e cen por cen limpo (cero emisións), accesible economicamente falando (o seu custe -indica Renault- está ao alcance de todos os petos) e presenta unha tecnoloxía moi semellante á dos futuros vehículos de serie que se atopan arestora en desenvolvemento na propia casa. A previsión da firma co dito vehículo ecolóxico -que contou para o seu desenvolvemento co apoio da alianza tecnolóxica Renault-Nissan- é poñelo no mercado, de xeito masivo, en 2011. Sinalar que o Kangoo be bop Z. E. está equipado cun motor de 60 cv e unha batería que achega volumes enerxéticos de até 15 kwh, o que se traduce (hoxe, a un ano e medio da súa saída ao mercado) en autonomías de arredor de 100 quilómetros. Segundo a marca francesa, calcúlase que coa comercialización do modelo, este estará en disposición de achegar 160 km.

Por certo, que co obxectivo de ir preparando o terreo para a posta en longo oficial do coche, Renault está a desenvolver encontros cos seareiros do automóbil arredor desta nova experiencia de condución: unha experiencia moi diferente á coñecida, cun motor que non fai ruído, un subministro inmediato do par máximo e unha aceleración lineal. E todo isto, engade, sen deixar de lado as liñas habituais de traballo: o esforzo a prol da comodidade, a habitabilidade e a seguridade. En definitiva, estamos a falar -en palabras dos responsables do desenvolvemento do vehículo- "dun coche de verdade".

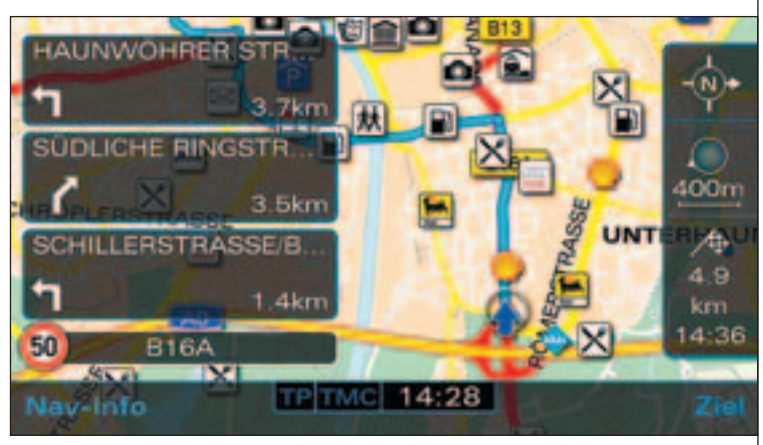
XII Concentración Val do Ulla

A XII Concentración Val do Ulla xa está ás portas. Os seareiros ás dúas rodas de Galicia e Europa contan os días para a décimo segunda Concentración Val do Ulla, unha das probas de motociclismo de máis sona do noroeste peninsular. Este ano a organización quere dalo todo engadindo, ao habitual espectáculo moteiro: acrobacias, queima de roda, comidas confraternais, rutas turísticas, striptease, etc. Unha exposición que deleitará non só aos amantes das dúas rodas, senón aos adictos ao motor en xeral, xa que se exhibirán: coches de ralis, motos do campionato galego de velocidade, fotografías do noso motoclub e motos antigas.

Se es dos que che gusta o motor máis a festa, Vedra é o lugar cara a onde tes que ir os días 21, 22 e 23 de agosto.

O sistema de navegación de Audi, máis potente

Audi vén de incorporar unha serie de interesantes melloras no seu Navigation System Plus. O sistema, integrado no Multi Media Interface (dispoñible para os A3, TT e R8), ofrece -grazas ao proceso de innovación- unha maior calidade de imaxe e unha meirande capacidade para achegar cómputo de rutas do xeito máis rápido e áxil posible. A remodelación da ferramenta (que está a piques de chegar ao mercado), inclúe funcionalidades para entrar en conexión directa co equipo de son de Audi e ler tarxetas de memoria SD de até 32 xigabytes. Por certo, que o sistema terá un prezo que oscilará (dependendo das funcionalidades do modelo) entre os 2.270 e os 2.565 euros.



Volvendo ao capítulo de melloras, dicir que unha das máis salientables está en relación directa coa principal canle de comunicación do aparello de cara ao usuario: a súa pantalla. Esta pasa a ter unha amplitude de 6,5 polgadas e unha resolución gráfica de 800 por 480 píxeles. Polo que respecta ao cálculo de itinerarios, grazas ao procesador que opera a 600 MHz, tamén gaña en capacidade e rapidez. Todo isto, combinado, permítenos coñecer ao momento os límites de velocidade memorizados e facer desprazamentos ao longo e ancho da ruta sinalada na vista topográfica do mapa. Asemade, pódense achegar datos externos, trebellos MP3 mediante a conexión co equipo de música de Audi ou tarxetas SD e SDHC con capacidade para 32 xigabytes (o equivalente a 14.000 cancións, 700 horas de son).

Michelin e Harley-Davidson xuntan forzas

O pasado 25 de xullo celebrábase unha convención de concesionarios Harley-Davidson en Denver (EE.UU.). Neste evento presentouse en primicia o pneumático MICHELIN® ScorcherTM "31", falamos da primeira colaboración Michelin/ Harley-Davidson que equipará de serie a catro motos Dyna® 2010.

Cómpre salientar que o pneumático en cuestión foi creado por Michelin sempre pensando na manexabilidade, para isto a marca francesa empregou cintos de aramida (situados baixo a banda de rodaxe do pneumático traseiro) para acadar a maior estabilidade de contacto coa estrada. Engadir que as lonas da carcasa están feitas en poliéster para achegar a máis alta comodidade.

A relación establecida entre Michelin e Harley-Davidson remóntase ao ano 2007, ano no que Michelin subministrou pneumáticos de substitución para a marca americana de motos de máis sona. Desta volta, Michelin crea o primeiro pneumático ideado -en exclusiva e como equipo orixinal- para as Harley-Davidson.

A face máis deportiva, Fabia Sportline

O asado Salón do Automóbil de Barcelona foi o marco escollido para presentar ao novo Fabia Sportline. Estamos perante unha edición especial feita para @s que aman o deportivo, inspirada no acabado Sport engade unha chea de extras por iso de anovar e deixar pegada propia.

Máis polo miúdo, salientar do seu exterior: a combinación de cores (Vermello Lume co teito branco ou Negro efecto perla co teito cor prata), as pinas de aliaxe de 17 polgadas Trinity, faros anti néboa Cornerlight, etc. Xa no interior: pedais de aluminio, volante de tres radios con acabados en coiro, tapizaría específica que combina o negro Onyx co vermello ou azul no centro dos asentos.

O Fabia Sportline posúe un motor 1.9 TDI de 105 cv asociado a unha caixa de cambios manual de 5 velocidades, todo isto cunhas emisións de CO2 de 129 g/km. O Fabia é quen de acadar os 190 km/h de velocidade de punta e acelera de 0 a 100 km en 10'8 segundos, cun consumo que non supera os 4,9 litros en ciclo combinado.

Este Sportline achega -de xeito opcional- o paquete deportivo Styling Kit, que engade á carrozaría o spoiler do parachoques dianteiro, pinas Kentaur de 17", difusor traseiro en negro co tubo de escape cromado e alerón superior traseiro da mesma cor que o teito.

En canto a seguridade, o Fabia conta con: suspensión deportiva, mecanismo ESP de control de estabilidade, ASR, ABS, EBC e Dual Rate.

O prezo do Fabia Sportline é de 17.950 euros.

Kia cee'd, todo cambia

O 15 de setembro presentarase no Salón do Automóbil de Frankfurt a nova aparencia do Kia cee'd. O Kia máis vendido vén de sufrir unha reviravolta, o responsable deste cambio foi Peter Schreyer -xefe de deseño da marca surcoreana- que quere amosar a última versión da calandra que identifica á compañía, así como melloras en canto ao consumo de combustible e redución nas emisións de CO2 (110 g/km), entre outras cousas.

Con 25mm máis de longo, e 7 anos de garantía, o Kia cee'd conta con novos elementos que lle confiren un estilo renovado, como exemplo: a consola central con novos mandos de climatización bizonal e sistema de audio, o volante, o pomo da panca de cambios, etc.

Salientar que o cee'd achegará por primeira vez a tecnoloxía ISG (ralentí, Stop & Go) -ben nos motores gasolina, ben nos diésel-, unha nova función para o control de estabilidade ESP e grupos ópticos de maior potencia. O novo motor 1.6 diésel U2 contará cunha caixa de cambios manual de 6 velocidades.

Michelin reforza a súa cartografía

Michelin está a presentar estes días o froito do seu traballo recente en materia de cartografía para todo tipo de condutores. Segundo indica a compañía, os esforzos deron como resultado a máis ampla e completa oferta do mercado no que a mapas, atlas de estradas e planos de cidade se refire. Entre as vantaxes que achega, engade, atópase a da precisión posta en xogo, factor que vén dado en boa medida polas múltiples actualizacións ás que son sometidas os seus produtos. A oferta de recursos é variada. Por unha banda, cómpre salientar as catro colecções de mapas de estradas: a colección Mapas Nacional (que inclúe toda a cartografía de un ou varios países), a colección Mapas Rexional (centrada nas distintas rexións dalgúns países europeos e de Estados Unidos), a colección Mapas Local (que a través dunha escala pormenorizada céntrase en Francia e Italia) e a colección Mapas Zoom (dirixida a facilitar os itinerarios por áreas turísticas ou cunha rede viaria de alta densidade).

Asemade, a achega de Michelin refórzase co Atlas de Estradas, unha guía útil para o turista ou o profesional das estradas (inclúe consellos, planos urbanos e un amplo abano de informacións prácticas). Para rematar, Michelin lembra estes días a importancia dos Planos de Cidades, achegas para non perderse nos espazos urbanos e, tamén, para tirar o máximo partido das súas ofertas culturais e de lecer (incorporan datos útiles sobre sentidos de circulación, aparcamento, estacións e plano de metro, monumentos, museos, paradas de taxi, etc).

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

BERSUS
981 94 11 86

Tuning e mantemento do teu automóbil
Sánchez Freire 71, Rotonda de Conxo, Santiago

¡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

moto 93
ESPECIALISTAS EN MOTOS DE TRIAL

VENTA Y REPARACIÓN DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS Y CICLOMOTORES
CEPEDA - OZA (TEO)
T 981 807 027 • M 696 936 272

Novas tarifas, novo equipamento

A gama Seat Exeo e Exeo ST achega unha nova tarifa de prezos que detallamos máis adiante. As novidades tamén chegan até o equipamento, salientar : a baixada lineal de 500 euros (en toda a gama), o sistema de mans libres vía Bluetooth de serie (en toda a gama), introdución do paquete Convenience no acabado Reference (inclúe: volante multifunción, control de cruceiro, Bluetooth, alfombriña dianteira acompañante, regulación en altura manual dos asentos anteriores e repousa brazos central dianteiro).

Se falamos de prezos, atoparemos unha variación no paquete Style Plus:

- Co 4,75% de imposto de matriculación: 192, 90 euros (no caso do motor 2.0 TDI de 170 cv) e 900 euros (no resto de motorizacións diésel).
- Co 9,75% de imposto de matriculación: 825,74 euros (para o motor 2.0 TSI de 200 cv) e 937,27 euros (no resto de motorizacións gasolina).

Tamén existen cambios no prezo do paquete Sport Plus:

- Co 4,75% de imposto de matriculación: 1.000,00 euros
- Co 9,75% de imposto de matriculación: 1.041,40 euros

Seat Exeo:

SEAT EXEO

	Emisións CO2	Imposto de Matriculación	P.V.P.
GASOLINA			
1.6 102 CV Reference	175	9,75%	21.490,00
1.6 102 CV Style	175	9,75%	23.300,00
1.8 150 CV Reference	184	9,75%	23.450,00
1.8 150 CV Style	184	9,75%	25.250,00
1.8 150 CV Sport	184	9,75%	25.250,00
2.0 TSI 200 CV Style	179	9,75%	27.750,00
2.0 TSI 200 CV Sport	179	9,75%	27.500,00
DIÉSEL			
2.0 TDI CR 143 CV DPF Reference	143	4,75%	24.700,00
2.0 TDI CR 143 CV DPF Style	143	4,75%	26.500,00
2.0 TDI CR 143 CV DPF Sport	143	4,75%	26.500,00
2.0 TDI CR 170 CV DPF Style	153	4,75%	27.950,00
2.0 TDI CR 170 CV DPF Sport	153	4,75%	27.700,00

SEAT EXEO ST

	Emisións CO2	Imposto de Matriculación	P.V.P.
GASOLINA			
1.6 102 CV Reference	179	9,75%	22.790,00
1.6 102 CV Style	179	9,75%	24.600,00
1.8 150 CV Reference	189	9,75%	24.750,00
1.8 150 CV Style	189	9,75%	26.550,00
1.8 150 CV Sport	189	9,75%	26.550,00
2.0 TSI 200 CV Style	184	9,75%	29.050,00
2.0 TSI 200 CV Sport	184	9,75%	28.800,00
DIÉSEL			
2.0 TDI CR 143 CV DPF Reference	149	4,75%	26.000,00
2.0 TDI CR 143 CV DPF Style	149	4,75%	27.800,00
2.0 TDI CR 143 CV DPF Sport	149	4,75%	27.800,00
2.0 TDI CR 170 CV DPF Style	153	4,75%	29.250,00
2.0 TDI CR 170 CV DPF Sport	153	4,75%	29.000,00

SEAT EXEO ST

	Emisións CO2	Imposto de Matriculación	P.V.P.
GASOLINA			
1.6 102 CV Reference	179	9,75%	22.790,00
1.6 102 CV Style	179	9,75%	24.600,00
1.8 150 CV Reference	189	9,75%	24.750,00
1.8 150 CV Style	189	9,75%	26.550,00
1.8 150 CV Sport	189	9,75%	26.550,00
2.0 TSI 200 CV Style	184	9,75%	29.050,00
2.0 TSI 200 CV Sport	184	9,75%	28.800,00
DIÉSEL			
2.0 TDI CR 143 CV DPF Reference	149	4,75%	26.000,00
2.0 TDI CR 143 CV DPF Style	149	4,75%	27.800,00
2.0 TDI CR 143 CV DPF Sport	149	4,75%	27.800,00
2.0 TDI CR 170 CV DPF Style	153	4,75%	29.250,00
2.0 TDI CR 170 CV DPF Sport	153	4,75%	29.000,00

Novo Kia Sorento no Salón de Frankfurt

O Salón de Frankfurt, que se celebra este mes de setembro, acolle entre outras novidades a presentación oficial en Europa do novo Kia Sorento SUV de sete prazas. O modelo, máis futurista, inclúe como credencial máis salientable un labor de deseño posto ao servizo da potencia e do dinamismo. Neste senso, cómpre sinalar que o novo Sorento é máis baixo e máis longo (4.686 mm) có seu predecesor, e achega ao mesmo tempo un habitáculo máis amplo e luxoso. Polo que respecta ao coeficiente aerodinámico da súa carrozaría, tamén incorpora melloras: rebáixase a 0,38 respecto ao achegado anteriormente, que era de 0,425. A máis recente achega do todoterreo surcoreano servirá tamén para estrear a nova familia de motores R, gama de vehículos de gran potencia e prestacións (o novo Sorento, na súa versión diésel de 2.2 litros, ofrece 197 cv).

Por certo que o vehículo que Kia vai presentar en Frankfurt chega ao mercado cunha caixa de cambios manual de seis velocidades e un innovador cambio automático de seis relacións. Por último, sinalar que con respecto á anterior estrutura do Sorento, a última entrega conta cun novo chasis monocasco que acada unha redución do peso de até 215 quilos, feito que mellora de xeito notable o consumo de combustible.

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

Honda Insight

O Insight é a culminación de dúas décadas de investigación e desenvolvemento da tecnoloxía híbrida electricidade-gasolina. Honda lanzou ó mercado o híbrido Insight orixinal no ano 1999. Unha década despois, Honda lanza un novo Insight, que incorpora os principios fundamentais do orixinal pero, ó mesmo tempo, os amplía e mellora, o que permite que o condutor poida transportar familia e equipaxe dunha maneira eficaz e flexible. O obxectivo era facer que a tecnoloxía híbrida de gasolina-electricidade chegase a máis persoas e, por iso, se concibiu un híbrido familiar ó alcance de todos.

Econó

O nivel de calidade dos materiais queda patente no interior do vehículo

TEXTO: Luis Penido
Fotos: L. Penido/Sprint Motor

Cun excepcional trato persoal foinos cedido un Honda Insight no Concesionario Oficial **Honda Galcar** no Milladoiro, o cal probamos para *Sprint Motor*.

O Honda Insight é un compacto de gran tamaño, con cinco portas, cunhas depuradas liñas e un marcado aire de familia Honda, vanguardista e funcional.

Por riba doutras cuestións obvias o que si continua a ofrecer a marca Honda é ese "algo máis" que está presente en todolos seus produtos. Neste caso trátase dun vehículo híbrido con cinco prazas e un bó maleteiro e que combina un motor de gasolina cun eléctrico. Éste último é capaz de invertir o seu funcionamento e xenerar enerxía en retencións que se almacena para ser utilizada cando máis adiante faga falla potencia, apoiando ó citado propulsor de gasolina e obtendo por iso un gran rendemento dende o punto de vista enerxético.

Este sistema bautizado por Honda como Integrated Motor Assist (IMA) recupera en teoría un 10% da enerxía desperdiciada por un propulsor convencional, cun peso supletorio cifrado en 38 quilos, e que desenvolve unha potencia extra de 14 cabalos. Esta potencia súmase ós 88 cabalos do motor de combustión interna (gasolina) que permite unha circulación digna polas estradas cuns consumos de combustible ridículos cifrados de media en pouco máis de catro litros por cada cen quilómetros percorridos. Así mesmo o indice de contaminación, é moi baixo, cunha cifra homologada de 101 gramos de CO por quilómetro.

O consumo de combustible depende moito do estilo de condución. Isto vale para todolos coches, pero en especial para o Honda Insight, que incorpora un auténtico despliegue tecnolóxico orientado a aforrar combustible.

Incorpora un sistema denominado "Start-Stop" que apaga o motor de gasolina nos semáforos, e o pon en marcha tan rápido que sempre o teremos dispoñible sin maior dilación. Para reducir as pérdidas enerxéticas que provocan os xiros de motor en vacío, o Honda Insight incorpora un sistema que actúa sobre as válvulas, de xeito que o motor continúa en movemento pero "sen compresión", de cara a aproveitar a enerxía cinética das retencions a través do IMA. No cadro de instrumentos dispón dun botón "eco" que actúa sobre o cambio e minimiza os movementos do acelerador, esto é un "optimizador" que corrixe os defectos na conducción encamiñados ó aforro de combustible, cunha resposta do motor un pouco "filtrada".

Que ninguén espere unhas cifras de aceleración ou recuperación de infarto porque a relación peso/potencia resultante é bastante xusta. De feito, o variador continuo que incorpora a caixa de cambios de sete relacións, difumina a entrega de potencia en pro da suavidade. Ante un pisotón a fondo do pedal do acelerador, o motor adquire de inmediato case as 6.000 revolucións mentres a ganancia de velocidade é paulatina e sen tiróns. É unha sensación extraña á que hai que acostumarse. En todo caso a extraordinaria lonxevidade mecánica que ten demostrado Honda nos seus motores é

>> O variador continuo que incorpora a caixa de cambios de sete relacións, difumina a entrega de potencia en pro da suavidade

mico e ecolóxico

toda unha garantía de bo funcionamento durante anos, aínda que este propulsor funcione a unhas revolucións máis altas que os produtos da competencia. Acelera de cero a cen quilómetros por hora en doce segundos e medio e alcanza unha velocidade punta de 182 quilómetros por hora, que é mais que suficiente para circular polas vias convencionais.

Algúns puntos a mellorar son a filtración da rumorosidade do motor ó habitáculo, así como a ubicación do indicador da velocidade no cadro de instrumentos, que pode ser fácilmente ocultado polo volante a pesar de ser éste regulable en altura ou a carencia de indicador de temperatura do motor.

Dinamicamente, e salvada a sensación inicial de "falta de brío", que é máis subxectiva que real, a verdade é que o tacto de tódolos mandos é moi bó, e a precisión da dirección enamora. Ten a asistencia xusta, e é moi directa, propiciando a diversión ó volante pola citada precisión e o grande agarre á estrada que mostra o Honda Insight. Isto é especialmente meritorio porque o peso total e o centro de gravidade son bastante altos. Os freos actúan moi ben, e se queremos (no acabado Executive) poderemos utilizar as levas que temos tralo volante para subir e baixar marchas (sete exactamente, para emular ós pilotos de Fórmula 1). Todo isto cunha gran suavidade, case que percibiremos máis a rumorosidede do motor ó cambiar de réxime que as inercias resultantes de cambiar de marcha. Impresionante.

>> A precisión da dirección enamora

Honda publicita o Insight como "O híbrido para todos", sumando á sua polivalencia o atractivo de que poidamos estrear un Honda Insight por tan só 18.500 euros beneficiándonos das axudas do Inega para vehículos ecolóxicos. Este é un prezo sorprendente se temos en conta o despliegue tecnolóxico de última xeración que incorpora, e a contrastada calidade do fabricante xaponés. Toda unha garantía de éxito.

Ficha técnica

Estrutura motor: 4 cilindros en liña
Cilindrada: 1.339 cc
Potencia máx. motor combustión en cv / rpm: 88 / 5.800
Par máx. motor combustión en Nm CEE / rpm: 121 / 4.500
Potencia máx. motor eléctrico en cv / rpm: 14 / 1.500
Par máx. motor eléctrico en Nm CEE / rpm: 78 / 0-1.000
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: variador continuo
Número de velocidades: 7
Freos dianteiros / traseiros: discos ventilados / discos
Lonxitude total: 4.396 mm
Volume do maleteiro (litros): 408
Combustible: gasolina sen chumbo
Capacidade do depósito: 40 litros

Lexus RX 450h. Emisiones CO2 148 g/km. Consumo mixto 6,3 l/100 km

El progreso siempre comienza con una pregunta. La nuestra, ¿cómo mejorar las prestaciones mejorando al mismo tiempo el medioambiente?

Así nace el crossover híbrido más eficiente del mercado, el nuevo Lexus RX 450h. La combinación perfecta donde todo suma: diseño, potencia, silencio y compromiso con la naturaleza.

Gracias a la tecnología LEXUS HYBRID DRIVE, reducimos las emisiones a 148 g/km y el consumo a 6,3 l/100 km. Todos ganamos.

BIENVENIDO A UN MUNDO MEJOR

6,3 l/100 km | 299 CV | 148 g CO2/km

CENTRO AUTORIZADO LEXUS:
BREOGAN AUTOLUX
Avenida Finisterre, 331
15008 La Coruña
Tel. 981 160 444

5 años de garantía
www.mundolexus.com/lacoruna

Dacia Sandero

Prezo

Nesta ocasión o concesionario **Renault Caeiro** puxo á nosa disposición un Dacia Sandero, que resultou toda unha sorpresa para nós por tratarse dun produto abondo práctico e a un prezo abraiante.
Máis polo miúdo, a unidade probada presentaba unha rotulación integral (como se pode ver nas fotos) que versaba sobre a oportunidade de adquirir un Dacia Sandero dende tan só 5.250 euros (loxicamente beneficiándose do Plan VIVE). Abofé estamos perante un prezo de *derribo*, e que xa vén de provocar listaxes de espera para adquirir un Dacia Sandero duns tres meses.

Dacia incorporou un valor máis neste modelo: o deseño

>> Goza dunha posición de condución sobreelevada que consegue unha gran visibilidade e sensación de dominio

>> Asemade, abraiantes tamén foron os consumos acadados, máxime cando a mecánica non é de recente concepción

TEXTO: Luis Penido
Fotos: L. Penido/Sprint Motor

A xeito persoal, gústame moito máis o seu deseño exterior có do Dacia Logan, é ben máis moderno e non semella para nada un coche de baixo custo, por así dicilo. O seu gran tamaño exterior (longo, alto e ancho) propicia unha habitabilidade interior e capacidade de maleteiro moi xeitosa (320 litros), algo superior á previsible.

A calidade interior dos tapizados non é mala, parece sufrida para o día a día. Os prácticos interiores son mellorables, este é un dos poucos detalles que delatan a economía na súa construción. De feito, estou convencido de que este mesmo vehículo cuns acabados interiores máis coidados podería ser comercializado por outra marca de renome, iso si: a un prezo moi superior... e ninguén ficaría impresionado.

A súa carrozaría de cinco portas, achega un aquel de versatilidade e convirte ao Dacia Sandero nun óso duro de roer para os seus competidores, aqueles do chamado Segmento B (ou utilitarios de toda a vida): o Seat Ibiza, o Fiat Punto, o Ford Fiesta, ou o mesmo Renault Clio.

Tamén é certo que a unidade coa que nós "experimentamos" era a máis alta da gama -denominada Laureate- e incorporando un motor 1.6 de gasolina de 90 cabalos, máis que abondo para as pretensións do modelo. A devandita versión está moi ben equipada, inclúe: catro airbags, freos ABS, dirección asistida, eleva xanelas dianteiros eléctricos e peche centralizado. Tan só se bota en falta o aire acondicionado, que está dispoñible (de xeito opcional) por menos de 1.000 euros.

O remate final é un pouco peor có da competencia antes sinalada, malia que o aforro económico -a semellante equipamento e potencia de propulsor- pode cifrarse arredor dos 3.000 euros a prol do Dacia Sandero.

Pola súa filosofía, o Sandero vai encamiñado a unha tipoloxía de cliente gustoso dunha condución calma e acougada, que pre-

o abraiante

mia unha economía de adquisición e uso á deportividade e unhas aceleracións fulgurantes. Na cidade des-

envólvese con soltura, e goza dunha posición de condución sobreelevada que consegue unha gran visibilidade e sensación de dominio. De certo, o Dacia Sandero é bastante alto e posúe unhas suspensións de longo percorrido que provocan algúns abaneos ao circular por estradas sinuosas. Non obstante, sorprendeume polo seu comportamento nobre e polo seu límite de estabilidade, moi digno. A capacidade de freada é consistente, en ningún intre apareceu o cansazo no seu funcionamento.

A potencia dispoñible é abonda en cidade e un pouco xusta en autoestrada, sobre todo para os niveis de potencia aos que estamos afeitos na actualidade. O motor 1.6 atópase máis a gusto xirando a revolucións baixas e medias cá altas, cun comportamento ben suave e lineal. Cando se incrementa o ritmo en autoestrada, tamén se incrementa de maneira aberta a sonoridade mecánica, o que non convida a forzar a situación. En calquera caso, a sensación a alta velocidade é a dun vehículo sereno e seguro.

O interior é sencillo pero confortable

Asemade, abraiantes tamén foron os consumos acadados, máxime cando a mecánica non é de recente concepción, mais amosa o seu bo rendemento cuns consumos que están por debaixo dos sete litros cada cen quilómetros nunha condución mixta a ritmo normal.

Todo un acerto por parte da marca Dacia (lembrar que falamos dunha filial romanesa que posúe o Grupo Renault), ofertar un modelo para todos os petos na tesitura económica na que nos atopamos. O segundo acerto é aproveitar o traballo desenvolvido polos enxeñeiros de Renault para outros modelos, co gallo de achegar mecánicas de recoñecido rendemento e fiabilidade, sen esquecer un deseño de actualidade.

O punto final pono unha relación prezo-produto espectacular, que está a provocar un gran éxito comercial do Dacia Sandero.

Ficha técnica

Motor: 1.6 MPI
Cilindrada: 1.598 cc
Estrutura: 4 cilindros en liña
Potencia máxima en cv / rpm: 87 / 5.500
Par motor en Nm CEE / rpm: 128 / 3.000
Tracción: dianteira
Caixa de velocidades: manual
Número de velocidades: 5
Freos dianteiros / traseiros: discos / tambores
Lonxitude total: 4.020 mm
Volume de carga mín. / máx. (litros): 320 / 1.200
Combustible: gasolina
Capacidade do depósito: 50 litros

Historia dunha cuncha

Un dos logotipos máis coñecidos no mundo

Texto: Brais García
Logotipos: Shell Company

1. Raizame española da icona máis recoñecida do mundo

Logo de máis de 100 anos, a verba Shell -a cuncha do emblema e o distintivo vermello e amarelo- veñen de identificar a Shell como marca, promocionando a reputación corporativa da mesma. Os devanditos símbolos non só supoñen a calidade dos produtos e servizos da casa, senón que foron converténdose na representación da profesionalidade e valor das actividades a través das compañías espalladas por todo o mundo.

A verba Shell apareceu por primeira vez en 1891, por aquela época representando á marca de queroseno que Marcus Samuel and Company enviaban ao Extremo Oriente.

Esta pequena empresa londiniense, dedicábase nos seus orixes ás antigüidades, obxectos curiosos e cunchas mariñas orientais. Estas tornáronse tan populares (sinalar que os vitorianos as empregaban para decorar caixas) que a súa importación axiña constituíu un rendible alicerce para a compañía que aproveitou o seu comercio e exportación desde Oriente.

A palabra foi levada ao estado corporativo en 1897, cando Samuel constituíu a Shell Transport and Trading Company. O primeiro logotipo (1901) pretendía representar unha cuncha de mexillón, pero desde 1904 introduciuse unha cuncha de vieira para ofrecer unha manifestación visual corporativa.

2. Orixes

A escolla dunha cuncha como emblema non foi unha sorpresa, xa que ese era o nome en inglés da propia compañía. Amais disto, cada unha das cisternas que levaban queroseno ao Extremo Oriente recibían o nome dunha cuncha mariña diferente. Mais, por que en 1904 foi escollida a vieira de xeito específico como símbolo da compañía? Abofé que non era a forma máis sinxela para reproducir impresa.

Tanto a verba Shell coma o símbolo da cuncha puideron ser suxeridos a Samuel and Company por outra parte interesada. Un tal Sr. Graham, que importaba queroseno de Samuel na India e vendíao coma "O aceite de Graham" investiu capital e converteuse en director de The Shell Transport and Trading Company. Existen algunhas evidencias que amosan que a icona de Shell foi tomada do seu escudo de armas familiar.

A Cuncha do Peregrino foi asumida pola familia de Graham despois de que os seus devanceiros fixeran a Peregrinación a Santiago de Compostela. Sexa como fora a súa orixe, o certo é que o deseño orixinal era unha reprodución razoablemente fiel da vieira.

En 1907 a Royal Dutch Petroleum Company e Shell Transport and Trading formaron unha alianza unificando o nome da marca que ficaría abreviado a Shell e ao emblema (a cuncha) da nova Royal Dutch/Shell Group. E deste xeito permaneceu desde aquela.

A feitura da icona de Shell foi cambiando de xeito gradual co paso dos anos, en liña coa evolución das tendencias de deseño gráfico. O emblema actual -creado polo recoñecido deseñador Raymond Loewy- foi presentado en 1971 e logo de máis de trinta anos soporta o paso do tempo coma un dos símbolos máis recoñecidos do mundo.

3. O porqué das cores dun símbolo

As orixes precisas da cuncha vermella e amarela non son doadas de definir. É certo que os primeiros recipientes de estaño con queroseno que Samuel and Company enviaron ao Extremo Oriente estaban pintados en vermello. Emporiso, a ligazón podería estar (unha vez máis) en España.

En 1915, cando Shell Company of California construíu as súas primeiras estacións de servizo, tiveron que competir con outras compañías. Optouse polas cores brillantes a xeito de solución, mais só se podía procurar entre as cores que non ofenderan aos californianos. Por mor da importante pegada española en terras californianas, o vermello e o amarelo resultarían finalmente as cores escollidas.

Ao igual que o emblema, as auténticas cores tiveron que modificarse co paso dos anos; de maneira especial en 1995, coa representación dunhas novas cores brillantes, frescas: a vermella e amarela Shell foron emprestadas para lanzar a identidade visual da venda ao por menor da marca.

A icona Shell permanece coma un dos mellores símbolos de marca no século XXI.

>> A Cuncha do Peregrino foi asumida pola familia de Graham despois de que os seus devanceiros fixeran a Peregrinación a Santiago de Compostela

www.sprintmotor.com
para estar informado do que acontece no mundo do motor galego visite a nosa páxina web
www.sprintmotor.com

Segundo un estudo do sector, as mulleres aforran máis cós homes á hora de mercar un coche usado

O automóbil, mellor que o merquen elas

As mulleres españolas móvense con máis tino cós homes á hora de mercar un vehículo de segunda man, tratando de axustar ao máximo o seu gasto ao orzamento previsto nun comezo, segundo revela *O Libro Branco do Vehículo de Ocasión* que fixo a Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM).

O informe -realizado entre arredor de 900 compradores e potenciais compradores de vehículos usados españois e estranxeiros- amosa que as mulleres de maior idade, situadas nunha franxa de entre 56 e 70 anos son as que tenden a apertarse o cinto en meirande medida, mentres que as máis novas adoitan a darlle máis ledicia ao peto.

Asemade, o estudo constata que os inmigrantes de entre 26 e 35 anos son propensos a gastar máis cartos do previsto na compra do seu vehículo usado, mentres que os estranxeiros máis novos, como son os condutores noveis ou de até 25 anos, tentan cinguirse ao máximo aos seus miúdos presupostos.

Segundo O Libro do VO, en contra da crenza xeneralizada, a forma de pago máis espallada para seis de cada dez compradores de vehículos usados segue a ser ao contado e con diñeiro procedente de aforros, fronte a un catro de cada dez que opta polo financiamento, sobre todo a través do seu banco habitual.

Ao mesmo tempo, a elección do pago ao contado ou financiado varía en función da idade ou o sexo do que merca. A investigación amosa que os homes tenden máis a pagar o seu vehículo usado no intre mesmo da compra (63,8%), fronte ao 61,1% das mulleres que prefiren pagar deste xeito.

No que se refire á idade, o estudo de GANVAM deixa claro que a elección do pago ao contado (ou ben financiado) está suxeito a cambios radicais en función da idade, tendo os mozos máis inclinación por financiar a compra dun vehículo, mentres que os usuarios de mediana ou terceira idade prefiren botar man dos seus aforros e pagalo no intre antes de endebedarse.

O retrato robot do comprador que require o apoio de terceiros (bancos, entidades de empréstito de todo tipo, etc) para a operación correspóndese con mulleres novas, sobre todo inmigrantes, que desexan mercar un vehículo relativamente novo con motor diésel a un vendedor profesional. Como remate, O Libro Branco do VO amosa que as mulleres teñen unha mellor percepción do mercado de vehículos de ocasión cós homes e, sobre todo, os compradores de entre 18 e 25 anos.

As comunidades con mellor imaxe do sector son: Canarias, Andalucía e A Rioxa, mentres que Navarra, Aragón e Castela e León son as máis reacias.

Nuevo Kia Venga

Kia confirmou que o seu novo monovolume do segmento B chamarase 'Venga'. Poñerase á venda en Europa a finais deste ano. Deseñado e fabricado en Europa, o Venga conta cunha lonxitude de 4.068 mm e unha distancia entre eixes inusualmente longa (2.615 mm) no seu segmento; ademais, a altura ata o teito é de 1.600 mm para ampliar o espazo do habitáculo. Grazas ao seu deseño o Venga vai redefinir a súa categoría ao ofrecer niveis de espazo interior propios do segmento C, pero coa pegada característica do segmento B.

Na gama Venga cada motor irá equipado coa tecnoloxía de Kia ISG (ralentí, Stop & Go) e todos cumprirán coa norma Euro 5 de emisións de escape. O Venga comercializarase exclusivamente en Europa cunha gama de motores de 1.4 e 1.6 litros de gasolina e diésel, con potencias entre 75 e 115 cv. O último monovolume de Kia ofrecerá asento traseiro deslizante con respaldo abatible 60/40 que ademais encaixa no chan do habitáculo para incrementar o espazo de carga e segundo a versión, un teito panorámico en vidro.

O Venga presentarase como primicia mundial no Salón de Francfort o vindeiro 15 de setembro.

JR oterocaritón
RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL • MAQUINARIA DE AUTOMOCIÓN • PINTURAS EN GENERAL
Polígono Industrial del Tambre - Vía Edison, 30
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

A seguridade sobre dúas rodas (e II)

A importancia dos novos materiais

Os futuros elementos de seguridade dos motoristas son probados antes nos circuítos

Departamento Comunicación
Buckler 0,0

Materiais de fabricación

Para a fabricación dos monos de competición, existe unha longa lista de materiais en función do fabricante, non obstante, as zonas protexidas e as características básicas son case sempre as mesmas.

Na confección dos monos de competición recórrense a peles de non gran grosor (entre 1,2 e 1,4 milímetros), moi modelables e cunha gran resistencia á abrasión. Así pois as peles máis utilizadas para este fin son as de canguro e as de vaca. Un bo mono debe ademais contar con varias zonas elásticas (riles, antebrazos e dorsais) que permitan a mobilidade completa sobre a moto.

Un punto non menos importante son as protecciónns, que xeralmente adoitan estar fabricadas en materiais semirríxidos termoplásticos (derivados de plásticos e resinas) combinados con xeles ou kevlar. Na gran maioría dos casos son extraíbles, o que che permite renovalas ou lavalas cando é necesario. As protecciónns están aloxados en ombros, cóbados, xeonllos e tibias, aínda que tamén se coñecen protecciónns brandas nos peitorais, cadeiras e á altura do coxis.

As últimas xeracións de monos contan con xibas aerodinámicas nas costas, que inicialmente só contaban con escuma no seu interior para protexer os golpes contra as cervicais e o pescozo, e que actualmente se realizan con acolchado máis fino e ocas para poder aloxar no seu interior dende dispositivos electrónicos ata os denominados "camel bag", que poden chegar a conter máis de 1 litro de auga con sales que irá bebendo o piloto durante a carreira grazas a unha palliña que colga dende o pescozo. Este aspecto, aínda que non moi coñecido polo público, resulta primordial para os pilotos, pois cunha hidratación apropiada lógrase manter a concentración e forza maior tempo en carreira.

Outros elementos non menos importantes son as pezas de deslizamento, colocadas en puntos estratéxicos do corpo e que, en caso de caída, cumpren a misión de facilitar o deslizamiento do piloto reducindo a velocidade paulatinamente. Para esta función utilízanse materiais termoplásticos ou de titanio, dependendo do fabricante, e están situadas nos ombros, xeonllos e cóbados. As cremalleiras de peche frontal e antebrazo adoitan contar xeralmente con autobloqueo, que impide que estas se abran ante unha caída.

A ventilación constante é fundamental nunha peza deste tipo, por iso a gran maioría de monos contan con pel perforada tanto na parte frontal coma na traseira e xeonllos, o que permite a refrixeración do interior coa entrada e saída de aire.

Botas

Non por ser o último artigo tratado é o menos importante. Quizais este sexa un dos artigos técnicos máis traballados, pois os pilotos necesitan contar cunha ampla mobilidade nos seus movimentos de cambio, freada e repartición dos pesos nos momentos de inclinación, pero á súa vez tamén deben impedir certas rotacións que en caso de caída desemboquen en fatais lesións. Como é de esperar, contan con numerosas protecções e reforzos tanto no nocello, coma no empeine, no talón, na tibia e nos maléolos, ademais de distintos esvaradoiros. Nalgúns casos as botas son divisibles en dous: botín interior e exterior. O primeiro deles, adoita estar fabricado en tecido e conta cunha estrutura de carbono ou resina termoplástica que reforza as zonas do nocello e a planta do pé e que bascula só cara arriba ou abaixo, evitando os movimentos laterais. A bota externa é de pel ou tecidos sintéticos lixeiros pero resistentes ante a abrasión e presenta numerosos orificios para posibilitar a aireación interior.

>> Un casco que reciba un golpe severo quedará inutilizado para sempre

Sistema GPS de obtención de datos

Outro dos fabricantes con maior presenza en competición é Alpinestars. A súa historia no mundo do motor remóntase a varias décadas atrás e a innovación e calidade foron sempre as súas premisas en todos os campionatos onde están involucrados, tanto no Mundial de MotoGP coma na F1.

Ao igual que co caso de Dainese, o fabricante da estrela sempre foi referencia no sector por empregar grandes recursos na evolución dos seus produtos, servíndose das últimas tecnoloxías para desenvolver roupa técnica segura pero tamén cómoda. Os seus esforzos nos últimos anos por mellorar a súa gama de produtos, permitiulles incorporar nas súas filas algúns dos mellores pilotos da grella de MotoGP como son Casey Stoner, Nicky Hayden ou Dani Pedrosa.

Para coñecer mellor as necesidades dos pilotos este fabricante desenvolveu un sistema de captación de datos co que leva traballando varios anos e que procede do Mundo da F1. Por medio de dous GPS, unha CPU e varios sensores repartidos polo corpo, este sistema é capaz de controlar as constantes vitais do piloto (ritmo cardíaco), a súa temperatura interior do mono, a inclinación do corpo con respecto ao chan e a moto, as forzas soportadas nas aceleracións e desaceleracións, así como a presión exercida en mans e pés.

A información obtida é rexistrada por unha memoria extraíble que logo os técnicos envorcan no seu ordenador para a súa posterior análise. Con iso, lógrase mellorar máis se cabe o confort da peza e as súas prestacións.

>> Nas luvas a tendencia dos últimos anos é deixar unidos os dedos anular e meñique para, evitar roturas ao separarse

Luvas

Xogan tamén un papel importante pois son as que fan de guía entre o piloto e a moto, a través delas acciónase o embrague, o freo e o puño de gas. En moitas das caídas as mans son as peores paradas e é por iso que as luvas contan en poucos centímetros con innumerables protecções, a cada cal diferente, en función da parte da man onde se sitúen. Obviamente, ademais de resistentes as luvas deben ser cómodas, coas menos costuras posibles e realizadas en peles de primeira calidade que permitan realizar os movementos dos dedos e do pulso da forma máis natural posible. As luvas de competición contan con protecções en nudillos, dedos, interior do pulso e varias zonas reforzadas nas palmas e no interior dos dedos. A tendencia dos últimos anos é deixar unidos os dedos anular e meñique para, en caso de caída, evitar roturas ao separarse. Deste modo tamén se facilita o accionamento de embrague e freada, pois se reparte a forza entre os dedos. Nalgúns casos, como na zona interior do pulso ou as falanxes dos dedos, utilízase pel elástica para beneficiar o movemento das articulacións. Todos eles contan ademais con zonas de aireación, que melloran a transpiración da man e evitan a sudación.

O casco

Probablemente un dos elementos máis importantes do equipamento dun piloto. A misión dun casco é a de protexer a cabeza de posibles colisións ou rozaduras, absorbendo e repartindo a forza da colisión entre toda a súa estrutura, de aí que un casco que reciba un golpe severo quedará inutilizado para sempre.

Os cascos contan con cinco partes fundamentais: calota, interior, protección da cara, pantalla e peche. A calota ou carcasa exterior é a parte máis primordial dun casco, pois é a que está sometida ás inclemencias do tempo, radiacións UV, rozadoras e golpes. Para a fabricación da calota empréganse distintos materiais, entre os que destacan a fibra de vidro, o carbono ou o kevlar. Nalgúns casos os cascos poden incorporar conxuntamente os tres materiais ou só un deles. As características máis buscadas nestes materiais son a resistencia e lixeireza. A calota interior conta coa capacidade de absorción dos golpes e está fabricada con materiais termoplásticos. A protección da cara é a parte que resgarda a zona do queixo e da mandíbula. Nas probas de homologación esta parte sométese a unha forte presión para coñecer a súa resistencia aos golpes ou tiróns.

No interior do casco existe un acolchado que ten como misión protexer e axustarse á medida e constitución da nosa cabeza. Na actualidade utilízanse escumas de diferentes densidades co chamado efecto memoria, que actúan adoptando a forma da nosa cabeza cando nos poñemos o casco e volven ao seu estado de orixe cando o quitamos.

Algúns fabricantes presentes no Mundial de Motociclismo están a realizar cascos á medida dos pilotos, grazas a un sistema de escáner que permite coñecer a configuración exacta da cabeza, para logo montar o casco respectando as medidas obtidas.

O sistema de peche cumpre a misión fundamental de fixar o casco á cabeza e impedir que este se saia en caso de accidente. Existen numerosos sistemas no mercado, pero o máis utilizado en competición é o de dobre argola, un mecanismo simple e sinxelo, que parece ter demostrado a súa efectividade por enriba de calquera outro sistema.

Mención especial merecen os sistemas de ventilación dos cascos, que propician a correcta fluidez do aire polo interior e evitan o empañamiento da pantalla.

Falando de pantallas, a través delas o piloto obtén unha visión periférica perfecta sen recibir interferencias por partículas no aire, insectos, pedras ou líquidos. Entre os tratamentos con que contan, caben destacar os de anti-ralladuras, anti-UV e anti-bafo, aínda que para este fin se utilizan tamén outros sistemas de láminas adhesivas que se pegan á pantalla ("pinlock") e van quitando a medida que se van ensuciando.

Audi inclúe melloras nos seus sistemas de asistencia

Algo máis que un coche: un copiloto

Un condutor non se fai a si mesmo da noite á mañá. Asemade, por moito que chegue a un nivel alto de experiencia, coñecemento e habilidade, sempre poden ficar por cubrir na súa totalidade aspectos relativos á condución. Dito doutro xeito: non somos cen por cen infalibles, polo que veñen perfectamente ao caso os apoios e guías que a tecnoloxía automobilística nos achegue. Audi, consciente deste punto, leva anos aplicando nos seus modelos avanzados sistemas de asistencia á condución, encamiñados a garantir as mellores condicións posibles de seguridade e de eficacia nas catro rodas. Os dispositivos, que teñen maior ou menor presenza segundo sexan os requirimentos dos usuarios, ofrecen a día de hoxe funcións de todo tipo. Por exemplo: axudarnos a regular a distancia con relación a quen nos precede, guiarnos para un cambio de carril (ou para ficar no que ocupamos nese intre), ou asistirnos na situación ás veces difícil de aparcar o noso coche.

Estes sistemas de seguridade activa ou pasiva, malia semellar de simple apoio, acadan a meirande implicación de todas as implicacións posibles: salvan vidas e contribúen a que os accidentes acheguen o mínimo de consecuencias. Neste senso, a contribución destes sistemas presenta gráficas ascendentes: a tecnoloxía avanza en progresión xeométrica. No caso de Audi, e segundo indican fontes da compañía, estanse a acadar a día de hoxe novas e importantes cotas de progreso en canto a innovación ao servizo da asistencia. En boa maneira, as tecnoloxías dispoñibles hoxe subminístranlle ao coche uns niveis de comunicación co medio semellantes ao noso, controlando o espazo que rodea ao coche co obxectivo de tomar as decisións máis axeitadas e levar a cabo as accións precisas de maneira independente. E todo isto cunha vantaxe sobre o ser humano: a especialización.

>> Estes sistemas de seguridade activa ou pasiva salvan vidas e contribúen a que os accidentes acheguen o mínimo de consecuencias

Mantendo as distancias

Entre os sistemas de axuda ao condutor hoxe dispoñibles, un dos máis salientables é o que bota unha man controlando de xeito automático a distancia co coche precedente. No espazo comprendido entre os 30 e os 200 km/h de velocidade, o ACC (Adaptive Cruise Control) de Audi mantén as condicións de avance fixadas polo condutor, tendo en conta a distancia co que vai diante. Esta tecnoloxía actívase perante vehículos que están até a 180 metros de distancia, detectando o sensor do radar se eses automóbiles cambian as súas condicións. Amais, no caso de que nos dispoñamos a adiantar a unha velocidade superior, poderemos accionar o acelerador solapando isto á propia actividade do ACC. Neste caso, o sistema segue activo e mantén a velocidade previamente fixada ou ben a distancia preestablecida.

Segue na páxina 24.

Novo pulo ao Plan re-Móvete da Xunta de Galicia

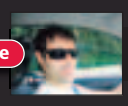
Os concesionarios adheridos ao Plan re-Móvete posto en marcha pola Xunta de Galicia seguen tramitando as axudas autonómicas para dinamizar a compravenda de vehículos na Comunidade Autónoma a través do Igape, que vén de asinar recentemente a orde pola que inxecta 2.000.000 de euros máis ao orzamento destinado a esta iniciativa. Estes dous millóns de euros súmanse aos 8.000.000 de euros que xa estaban en vigor e elevan o orzamento actual ata os 10.000.000 de euros.

A normalidade coa que se ben efectuando a tramitación destas axudas queda demostrada polo dato que reflicte que dende o luns, 17 de agosto, ata a media mañá do 19 o Igape rexistrou máis de 700 novas solicitudes de axuda.

A Consellería de Economía e Industria, a través do Igape, está cumprindo ademais de forma escrupulosa cos prazos de pagamento destas axudas pactados cos representantes do sector. Ámbalas institucións seguen a apoiar e estimular as compras de vehículos na Comunidade Autónoma, tal e como se fixo ata o de agora. Con este novo impulso ao sector o Goberno da Xunta mantén o seu compromiso para continuar dinamizando un dos sectores estratéxicos da economía de Galicia.

O Plan re-Móvete, pensado por e para Galicia, naceu consensuado con todo o sector da automoción tras celebrar diversas reunións co director da factoría PSA Peugeot-Citröen, cos concesionarios e co clúster do automóbil.

As axudas recollidas no Plan-re-Móvete superan en ata un 300% ás do Plan 2000E presentado polo Goberno Central, co que ademais é compatible. No caso dos vehículos comerciais, as axudas ascenden ata 1.500 euros para os sectores prioritarios, e son superiores ás aboadas por calquera país da Unión Europea así como polo resto das comunidades autónomas españolas. Para os vehículos de turismo, as axudas para un vehículo medio dun valor de 15.000 euros aumentan un 40% con respecto ao plan do Goberno central, xa que aqueles vehículos cun prezo de entre 10.000 e 30.000 euros reciben unha axuda directa de 700 euros, mentres que os de valor inferior a 10.000 teñen unha subvención de 500 euros.



Iván Marante

Reportaxe gráfica

V Subida a Pereiro de Aguiar

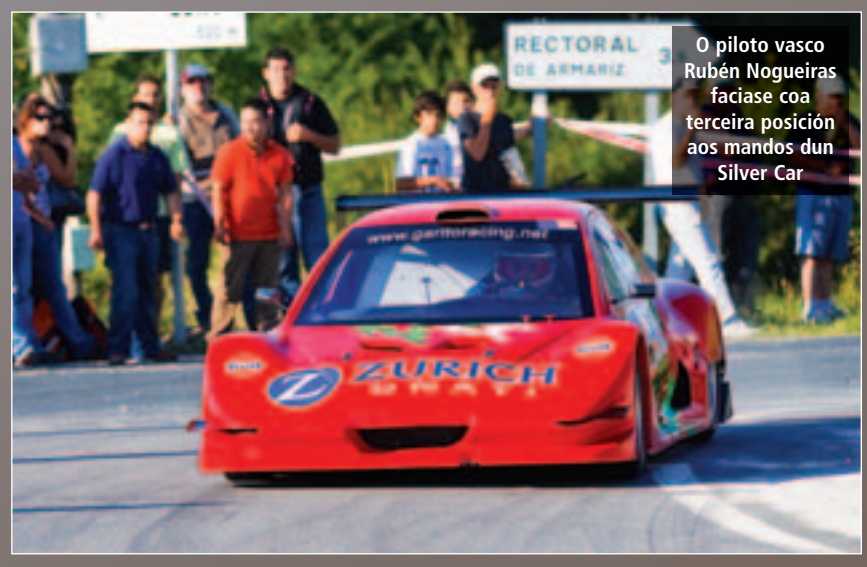
Nesta ocasión "Caixas" tivo que conformarse coa terceira posición

Juan José Gómez saiu vencedor entre os históricos

A José Iglesias, primeirizo en Pereiro de Aguiar, escapouselle a vitoria por pouco máis de un segundo

A segunda posición da xeral conseguida por Nonito dáballe ao equipo Outeda o "doblete"

O F3000 de J. M. Rodiño non era o vehículo ideal para o trazado desta subida



O piloto vasco Rubén Nogueiras faciase coa terceira posición aos mandos dun Silver Car

Manuel Senra alzouse coa vitoria entre os carrozados

Cristóbal Serantes impúxose na V Subida a Pereiro de Aguiar

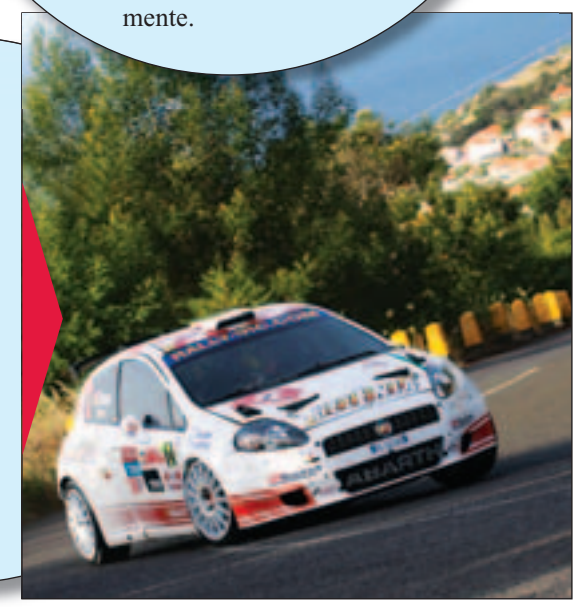
Dando voltas por España

... e o estranxeiro

TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

A piques. Un xa é campión e ao outro pouco lle falta. É a situación de López Fombona -na absoluta- e de Pedro Roca -na Copa de España de CM- dentro do campionato de España de Montaña. É a consecuencia do seu dominio na subida a Chantada, onde o mellor galego foi César Rodríguez co seu BRC 02.

A primeira con BMW. Recorrendo a un X3 CC, o experimentado Joan "Nani" Roma acadou a vitoria na Baja España, por diante do seu compañeiro no equipo X-Raid, o laureado Peterhansel. Macick -cun Liaz 111.154- e Farres -aos mandos dunha KTM- venceron en camións e motos respectivamente.



A súa quenda. Como xa aconteceu nos anos 2006 e 2007, o italiano Giandomenico Basso deu a Fiat o triunfo na prestixiosa cita de Madeira, rali válido para o IRC e o Europeo. Os portugueses Magalhães e Camacho, con cadanseus 207 S2000, acadaron as outras prazas de honra-

Máis líder. Reforzado saíu de Finlandia o local Mirkko Hirvonen, que lidera o mundial de ralis. Gañou por primeira vez na súa casa e obtivo ao tempo a terceira vitoria consecutiva nesta tempada. O piloto de Ford manda na xeral, por diante dos pilotos de Citroën: Loeb e Sordo.

Cor hispana... nun equipo inglés. Acontece no fútbol e tamén nos coches, coma se ve na Superleague. O valenciano Adrián Vallés -ao volante do coche coas cores do Liverpool- é o primeiro nesta oferta de monoprazas, con sete puntos de marxe sobre Max Wissel, do Basilea suízo.

En dúas frontes. Así está Jaime Alguersuari, logo da súa estrea na F-1 da man de Toro Rosso. O catalán non abandona as World Series 3.5., onde obtivo un dos dous triunfos da reunión portuguesa de Portimão, o que lle permite colocarse terceiro dunha xeral liderada polo galo Baguette.

Dando voltas ... por Galicia

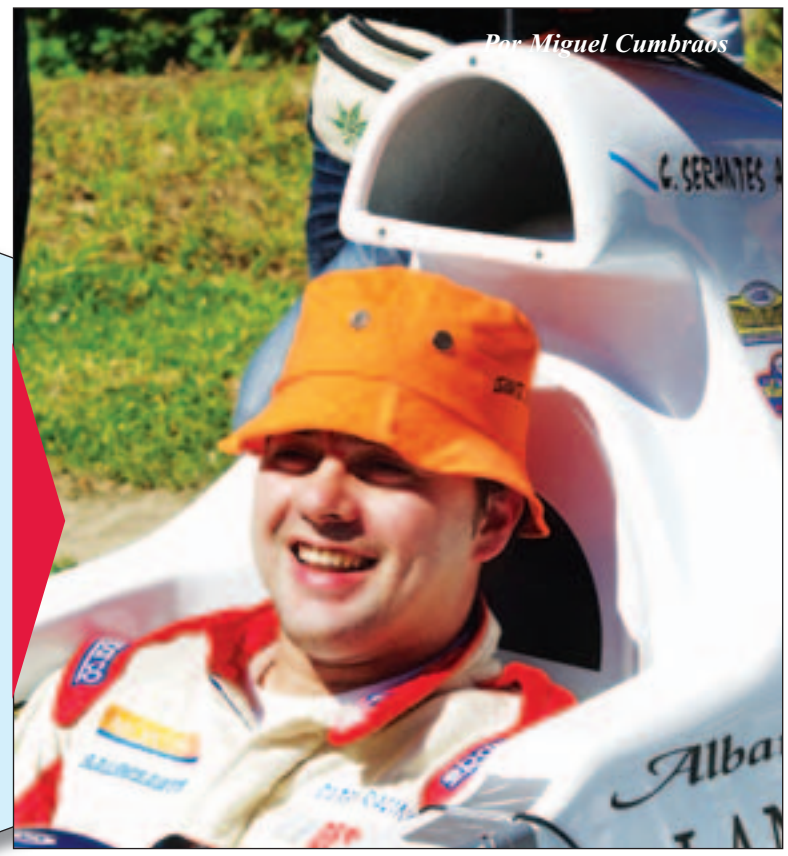
TEXTO: Miguel Cumbraos
FOTOS: Sprint Motor

Lanzado. Posicións está recuperando o muradán Juan Lojo no galego de slálom. Despois da súa vitoria a principios de xullo en Arzúa, o do Saxo vermello foi de novo o mellor, desta volta na cita de Touro, que se achegaba a súa novena edición. Samuel Munín e Marcos Rodríguez Rivas completaron as prazas de honra.

Un paso máis. O que deu o galego de karting nas terras da Pastoriza, con data adiantada sobre a inicialmente prevista para o outono, levando a bo porto deste xeito a sexta manga do exercicio. Novo triunfo, o cuarto consecutivo, para Lamela en Alevín, sendo para Hugo Iglesias a primeira praza en Cadete. Primeira posición foránea, neste caso en KZ2, onde liderou o luso Gonçalves, corresponde o posto máis alto do caixón de X-30 ó coruñés Muíñoz.

Unha nova, outra consolidada. Retornaron as carreiras de autocross á comarca de Bergantiños, cun novo trazado que en setembro acollerá o nacional da modalidade. Das catro categorías existentes, tres delas veron triunfo de pilotos locais. Así, Sergio Cancela (+1600), Alfonso Álvarez (-1600) e Daniel Vázquez (KartCross) lideraron na casa, sendo para o compostelán Pablo Antelo (SupercrossCar) o único triunfo "foráneo". Na da Laracha, de alto coeficiente, repetiu Cancela, sendo para Ángel Pérez e Eduardo Mosquera os outros triunfos.

Continuación. A que se deu no Trofeo Galego de Montaña, sen probas dende o mes de maio polos aprazamentos de Oia, Apóstolo e Caldas. Reanudouse a competición en Pereiro de Aguiar, que tamen mudou a súa data inicial de abril polo mes de agosto. Na proba ourensá vitoria absoluta para Cristóbal Serantes, seguido polo ourensán José Antonio "Nonito" Gómez. No apartado de carrozados o mellor foi Senra, co seu habitual 306 Kit-Car.


Por Miguel Cumbraos

TU BODA

SALONES CONGRESO
Carretera de La Estrada, Km. 3 · MONTOUTO
Teléf.: (981) 81 90 80 · Fax: 81 91 24
15894 Santiago de Compostela

I Edición do Rali de Galicia Histórico-Camiño de Santiago

Melide MotorSport organizará a proba

As estradas da comarca Terra de Melide, formada polos concellos coruñeses de Melide, Toques, Santiso e Sobrado dos Monxes, serán o escenario polo cal discorrirá o percorrido da primeira edición do Rali de Galicia Histórico-Camiño de Santiago, unha proba organizada pola Escudería Melide MotorSport e que contará coa inestimable colaboración da Escudería Automobilística Ferrol, con ampla experiencia neste tipo de eventos. Esta é a primeira vez que se organiza un rali na Terra de Melide, unha zona á que en diversas ocasións se achegaron varios ralis do Campionato de Galicia. Precisamente que se sitúe no centro xeográfico de Galicia favorecerá a participación así como a afluencia de afeccionados.

Itinerario-horario 1º Rali de Galicia Histórico

VENRES, 18 DE SETEMBRO

09:00-13:00	Verificaciones-E. S. GEDAS
20:00	Salida 1ª etapa-MELIDE
20:13	TC1-MELIDE (8,95 km)
20:55	TC2-SOBRADO (9,38 km)
21:17-21:32	Reagrupamiento-SOBRADO DOS MONXES
22:07-22:37	Asistencia A-MELIDE
22:48	TC3-SÚPER ESPECIAL MELIDE (1,88 km)
22:58	Llegada 1ª etapa-MELIDE

SÁBADO, 19 DE SETEMBRO

08:30	Salida 2ª etapa-MELIDE
08:35-08:55	Asistencia B-MELIDE
09:27	TC4-TOQUES (9,45 km)
10:09	TC5-SANTISO (9,32 km)
10:40-10:55	Reagrupamiento-E. S. GEDAS
11:07-11:37	Asistencia C-MELIDE
12:09	TC6-TOQUES (9,45 km)
12:51	TC7-SANTISO (9,32 km)
13:26-14:56	Reagrupamiento-MELIDE
15:01-16:01	Asistencia D-MELIDE
16:16	TC8-MELIDE (8,95 km)
16:58	TC9-SOBRADO (9,38 km)
17:20-17:35	Reagrupamiento-SOBRADO DOS MONXES
18:10-18:30	Asistencia E-MELIDE
18:41	TC10- SÚPER ESPECIAL MELIDE (1,88 km)
18:51	Llegada 2ª etapa-MELIDE

Percorrido da proba

O rali disputarase os días 18 e 19 de setembro, cunha primeira etapa durante a tarde-noite do venres na que se realizarán tres treitos cronometrados, un deles a superespecial no centro urbano de Melide, localidade que será o epicentro da proba e na cal se localizarán o parque pechado na alameda, a zona de asistencia e as verificacións, se ben estas levaranse a cabo na Estación de Servizo GEDAS, situada na estrada N-547 en dirección a Arzúa.

O sábado realizarase a segunda etapa, onde haberá catro treitos máis pola mañá, dos que dous son diferentes con dúas pasadas a cada un deles, finalizando a proba cun novo paso ás especiais realizadas na primeira etapa. En total completaranse 10 treitos cronometrados que suman 77,96 km de velocidade dos 286,25 que compoñen o percorrido total. Todos localizánse nun radio inferior a 20 km con respecto a Melide, sinalando que a Súper Especial percorrerá as rúas do entorno urbano e que contará cunha zona pechada no Pavillón Multiusos, onde se ubicarán gradas para os espectadores.

Que vehículos poden participar?

No apartado de velocidade está permitida a participación segundo o regulamento da FIA dos Grupos 1, 2, 3 e 4 con ficha de homologación ata o 31 de decembro de 1981, dividíndose en catro apartados: Clase A (ata 1.600 cc), Clase B (de 1.601 cc a 2.000 cc) e Clase C (máis de 2.000 cc). A maiores incluirase a Clase D, con coches que irán fóra de clasificación, fabricados entre 1982 e 1988, que serán seleccionados a criterio da organización.

Os participantes en regularidade seguirán o criterio do Trofeo de España de Regularidade, é dicir, todos os vehículos de competición que participaron en ralis homologados entre o 1 de xaneiro de 1950 e o 31 de decembro de 1981, incluídos os Grupos 1, 2, 3 4, e 5 da época. A Comisión de Clásicos resérvase o dereito de admitir excepcionalmente aos que non cumpran ditos requisitos.

ASEGAL ASESORES
❍ Fiscal ❍ Laboral
❍ Administrativo ❍ Subvencións
❍ Mercantil ❍ Familia
Telefóno: 981 80 73 01 · Cacheiras s/n, 1ºA · Teo (A Coruña)
ASEGAL ASESORES

Ángel Pérez e Sergio Bello triunfaron respectivamente nas categorías 2-A e 4, sendo Salvador Fugardo (Div.1), Joan Salichs (2) e Pablo Fernández (3) os outros vencedores

A cita do Campionato de España en Arteixo finalizou con varias vitorias locais e un éxito total de público

Ó longo da pasada fin de semana, o circuíto José Ramón Losada de Morás acolleu por 14º ano consecutivo o campionato de España de Autocross, ofrecendo un magnífico espectáculo aos case 15.000 espectadores que ao longo da fin de semana se achegaron a presenciar en directo esta carreira.

A organización presidida por Francisco Fraga contaba esta vez coa que posiblemente foi a súa mellor participación da historia, con 142 pilotos entre os que a marxe dos habituais seguidores do certame nacional, destacaban outros como "Nani" Roma, Dani Sordo, Sergio Vallejo ou Amador Vidal, de sobra coñecidos por todos os afeccionados ao automobilismo.

No deportivo, o resultado das distintas categorías pode atoparse na web www.autocrossarteixo.com dentro da sección "Carrera Online".

Temos que engadir como datos de relevancia que…

Salvador Fugardo - Ganador Division 1

… Dentro da División 1, un accidente múltiple na primeira curva da final deixou fóra de combate a varios dos favoritos como eran Amador Vidal, Nani Roma, Roberto Caride e Manel Fugardo. Ao final o vencedor sería Salvador Fugardo, que lograba así o seu terceiro triunfo en Arteixo, un circuíto no que o piloto catalán xa vencera no 2004 e no 2005.

Joan Salichs - Ganador Division 2

… O vencedor na División 2 foi Joan Salichs, que deixou moi claro porque chegaba a esta cita como líder do Nacional. Asi e todo hai que dicir que foi o galego Sergio Cancela quen dominou a carreira. O piloto de Carballo lideraba con ampla vantaxe ata que unha avaría mecánica lle fixo perder moito tempo.

… O piloto de Laracha Sergio Bello volveu a amosar a hexemonía galega entre os kartcross, logrando o triunfo na División 4, onde os pilotos da nosa comunidade impuxéronse en 10 das 14 últimas edicións celebradas. Bello reafirma así a súa posición no Campionato de España, onde ten opcións ao título a falta de dúas carreiras por celebrarse.

Sergio Bello - Ganador Division 4

… Houbo dobrete asturiano na División 3, a categoría dos "Fórmulas T.T." onde Pablo Fernández e Félix Somohano lograron as dúas primeiras prazas, no que era a única categoría sen participación galega.

Pablo Fernandez - Ganador División 3

… O coruñés Ángel Pérez vencía na División 2-A, para deleite do público local que non só gozou coa vitoria do popular "Lanchiñas", senón tamén coa soberbia actuación doutro piloto galego, Enrique Meizoso, que remontou dende o penúltimo posto na grella ata finalizar 4º.

Ángel Pérez - Ganador Division 2A

Audi inclúe melloras nos seus sistemas de asistencia

Algo máis que un coche: un copiloto

Ollando cara a atrás e de esguello

O Audi Side Assist, tecnoloxía igualmente posta ao servizo da nosa seguridade, bota man da innovación intelixente do radar. O sistema foi desenvolvido para advertirnos de circunstancias de risco en manobras de cambios de carril. Neste senso, apóiase en dous sensores de radar situados no parachoques traseiros e que controlan o espazo paralelo ao vehículo e tamén o posterior até nun distancia de 50 metros. Un dos obxectivos é pórlle solución ao problema do ángulo morto: ese escenario da nosa contorna que de maneira inevitable fica fóra da nosa visión. Deste xeito, no caso de que un coche se achegue a nós dende atrás acenderanse unhas luces amarelas situadas no retrovisor esquerdo e dereito, manténdose prendidas durante o tempo que sexa preciso. Este sinal está feito para non distraer a atención do condutor, e de feito non pode verse a menos que se olle en fite no espello. Por certo, que a intensidade das luces devanditas (de tipo LED) increméntase de xeito progresivo até o pestanexo de apenas un segundo no caso de que o condutor, malia o sinal de aviso, sinalice unha manobra de cambio de carril.

A xuízo de marca, non hai maneira posible de que este tipo de advertencia intermitente fique desapercibida, situada na face interior da carcasa do espello, só ao alcance da vista do condutor.

Vén da páxina 18.

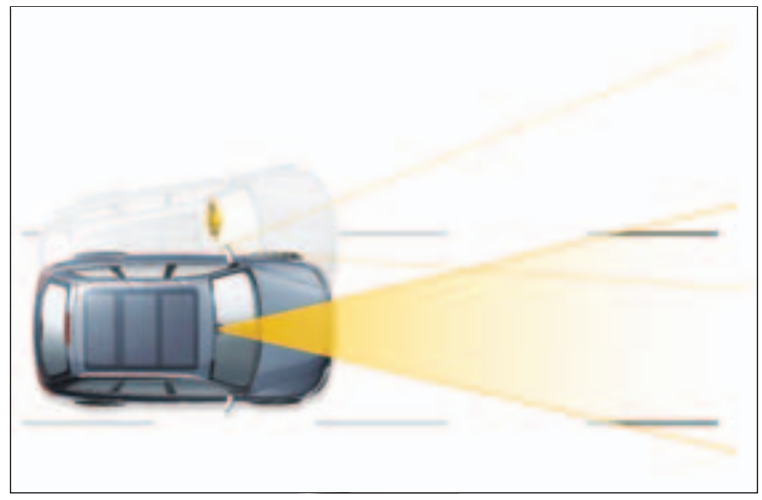
Control de carril

Sinalar que o sensor do devandito ACC conta cunha función a maiores de seguridade: o Audi Braking Guard, que consiste na posibilidade de avisar ao condutor ante o risco de choque co vehículo precedente. A ferramenta achega as alarmas en dúas fases. Por unha banda, faino a través dun ton de aviso e un sinal luminoso no taboleiro de mandos. Pola outra, xérase un certo grao de presión no sistema hidráulico, co obxectivo de preparar a maior capacidade de freada por parte do vehículo.

Isto para unha situación na que o usuario colla polo vieiro do freado. No caso contrario, o coche aplica presión no sistema de detención, dando conta disto, logo, a través dunha serie de vibracións. A idea non é a de deter o automóbil senón rebaixar a velocidade un chisco, malia que o piloto o perciba coma unha sacudida que será quen de poñelo en garda. Neste senso, non estamos a falar dunha tecnoloxía suxeita á improvisación: segundo indica Audi, as múltiples experiencias con esta técnica indican que se trata dun aviso altamente eficaz.

Se o condutor activa os freos, toda a potencia do sistema está ao seu alcance de maneira inmediata, e mesmo unha presión leve sobre o pedal fará que o asistente hidráulico pise os freos coa máxima intensidade.

>> Entre os sistemas de axuda, un dos máis salientables é o que controla de xeito automático a distancia co coche precedente



Aparcamento máis doado

O sistema de asistencia no aparcamento máis coñecido da compañía xermana é o Audi Parking System (APS), que lanza un sinal sonoro en canto a parte traseira do coche se achega a un obstáculo. Por certo que o APS Plus inclúe visión dianteira e traseira dende o interior e tamén incorpora oito sensores ultrasónicos nos parachoques. A versión Advanced ten cámara de visión traseira integrada, moi sensible á luz e unha capacidade angular de 130 graos.

Cambiar de carril sen risco

O Audi Lane Assist, como o seu propio nome indica, axúdanos a cambiar de carril. Así, cando se circula por riba dos 65 km/h advírtenos se percebe pola nosa parte variacións de traxectoria involuntarias. Inclúe unha cámara en branco e negro no espello dianteiro do interior encamiñada a controlar a parte dianteira do vehículo (60 metros de distancia e cun angular de 40 metros). Esta cámara, que é quen de detectar os trazos dos carrís, desencadea un aviso cada vez que o noso coche se achega a unha liña de sinalización sen que deamos conta da manobra.

APV MOTOR
C/ Isaac Peral, 4
Polígono del Tambre
Telf.: 981 53 40 57
SANTIAGO