Sprint MOTOR
REVISTA DECANA EN GALEGO 20
Felices Festas
A ACTUALIDADE DO MOTOR [NADAL2015] Nº 226 - ANO XX www.sprintmotor.com

Honda Forza 125

Posiblemente o mellor scooter de 125

Honda HR-V 120cv diésel

SUV, cupé e monovolume

14ª EDICIÓN PREMIOS SPRINT MOTOR

PÁXINA 6

lonas fachadas

rotulación integral

camións

locais comerciais

Vía Pasteur 47 -
Santiago de Compostela - A Coruña
info@pixelprinting.es
Telf- 981 94 06 76 - 619 68 18 49

PIXEL PRINTING

LONAS - VINILOS- ROTULACIÓN
LIENZO - FRESADOS
VALLAS PUBLICITARIAS
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL

NUEVO CITROËN C4 PICASSO.
EL TECHNOSPACE
FABRICADO EN ESPAÑA

No sólo es una cuestión de espacio. El nuevo Citroën C4 Picasso es el exponente de un futuro posible: Parabrisas Panorámico, motores e-HDi Stop&Start, Park Assist, Tablet Táctil Integrada, Regulador de Velocidad Activo, Alerta Cambio Involuntario de Carril, Sistema de Llamada de Urgencia (eTouch), Control de Tracción Inteligente, y espacio para todas las historias que quieras vivir. En el nuevo Citroën C4 Picasso, cabe el mundo entero.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN

Noyamóvil Vía Edison, 3 - Pol. Ind. Tambre SANTIAGO 981 57 77 77 www.gruponoya.com

BMW R nineT Scrambler

Cos seus pneumáticos todoterreo, o seu tubo de escape elevado, o maior percorrido da amortiguación e a cómoda posición do asento, as «scrambler» (que significa algo así como «trepadora») dos anos cincuenta ata sesenta permitían que os seus pilotos gozasen ao máximo, xa sexa conducindo por estradas sinuosas, ou por pistas de terra, á marxe dos trazados asfaltados. Polo tanto, estas motos tiñan un espectro de utilización máis amplo. Quen conducía unha «scrambler» era unha persoa que usaba a súa moto á marxe dos estándares establecidos, sen importarlle as convencións vixentes. Estaban en calquera parte: xa sexa en estradas reviradas, en pasos de montaña de terra e, ata, ás beiras do mar, na area das praias que o permitían.

Agora, BMW presenta a nova R nineT Scrambler. A marca aposta polo clásico e potente motor bóxer refrixerado por aire. A R nineT Scrambler está equipada co motor bóxer de 1.170 cc, refrixerado por aire e aceite. Este propulsor entrega unha potencia máxima de 110cv a 7.750 rpm, e o seu par máximo é de 116 Nm a 6.000 rpm.

En comparación coa R nineT, o manillar é máis alto, o asento é lixeiramente menos acolchado, mentres que os estribos atópanse algo máis baixos e atrasados.

Novo escape Polini para 4T

O grande éxito obtido cos escapes Polini Orixinal 2T animou aos técnicos da marca a crear tamén unha liña de escapes para 4 tempos. Polini Orixinal 4T está dedicada principalmente aos scooters de 50, 125 e 150cc de 4 tempos.

O corpo, realizado integramente en aceiro con pintura negra opaca, está dotado de silenciador interior, capaz de ofrecer boas prestacións mantendo os niveis fonométricos reducidos. No exterior aplicouse unha capa termo resistente para protexer da calor. Hai un Polini 4T a partir de 150 euros.

Un scooter moi especial

Tras un ano dende o seu lanzamento, o máis vintage dos scooters Peugeot esta vez seduce á gran marca especialista da personalización: Deus Ex Machina.

Con "Le Derny", Deus Ex Machina entra nun novo territorio: o do scooter. E non nun calquera, xa que é sobre a base do Django que os deseñadores Deus traballaron para dar nacemento a un concepto dunha rara orixinalidade.

Deus Ex Machina, é O especialista da personalización moto, mundialmente coñecido e recoñecido polas súas creacións artesanais exclusivas. Marca de éxito, Deus Ex Machina é tamén unha cultura lifestyle que mestura moto, bicicleta, surf, roupa e cafés de moda.

O ciclocrós

■ MIGUEL DEL MORTIROLO | Texto e Foto

O ciclocrós é unha disciplina que naceu a mediados do século vinte, que consiste en realizar un determinado número de voltas a un circuíto. O percorrido é moi variado e nel mestúranse tramos de asfalto, camiños de terra ou herba, obstáculos naturais ou artificiais e area. Ata pode haber lama, neve ou xeo en determinadas condicións meteorolóxicas, algo que fai moito máis dura e complicada a proba.

A finalidade dos distintos tipos de superficies e obstáculos e ver a pericia que ten o deportista enriba dunha bicicleta. Ata hai veces que é mellor baixarse da bici para superar algún obstáculo. Algo que, evidentemente, está permitido.

A tempada de ciclocrós desenvólvese dende setembro ata febreiro.

En Galicia dispútase este ano a Copa de Ciclocrós cun total de nove probas, repartidas por toda a xeografía galega. Isto fará que os afeccionados poidan gozar desta especialidade ciclista nas proximidades do seu lugar de residencia.

O ciclocrós e unha especialidade do ciclismo que cada ano suma máis adeptos, ademais de disputarse nun circuíto e facer que poidas gozar máis tempo dos ciclistas e dunha disciplina visual e moi entretida, onde seguramente non te vas aburrir.

Este ano tiven a sorte de asistir o unha proba e teño que dicir que seguramente repetirei, e máis, seguro que repetirei!

Feliz ano a todos! e a seguir dando pedais.

SUMARIO

PROBA » HONDA HR-V 120CV DIÉSEL **16**

CITROËN E-MEHARI » OUTRA FORMA DE ENTENDER A VIDA **24**

20 PROBA » HONDA FORZA 125

O COMPORTAMENTO DOS CONDUTORES PRODUCE UN EFECTO DOMINÓ **14**

RETRO-VISOR » TRABANT **22**

26 OS COCHES DE 007 » REPORTAXE

8 NOVA XERACIÓN PORSCHE 911 TURBO E TURBO S
8 TRES UNIDADES PARA ESPAÑA DO ABARTH 695 BIPOSTO RECORD
9 NOVO MITSUBISHI SPACE STAR
9 NOVO TOYOTA VERSO
9 ALUMEADO DINÁMICO PARA O SKODA SUPERB
10 SEAT IBIZA CUPRA ACTUALIZADO
10 FIAT 124 SPIDER, 50 ANOS DE ESTILO ITALIANO
11 OS COCHES INDISCRETOS
12 FORD ECOSPORT 2016
12 MAIOR VISIÓN CO SISTEMA MATRICIAL INTELLILUX LED DE OPEL
15 AUDI R18, MÁIS POTENTE CA NUNCA
15 "A BIBLIA DOS BOCANEGRAS"

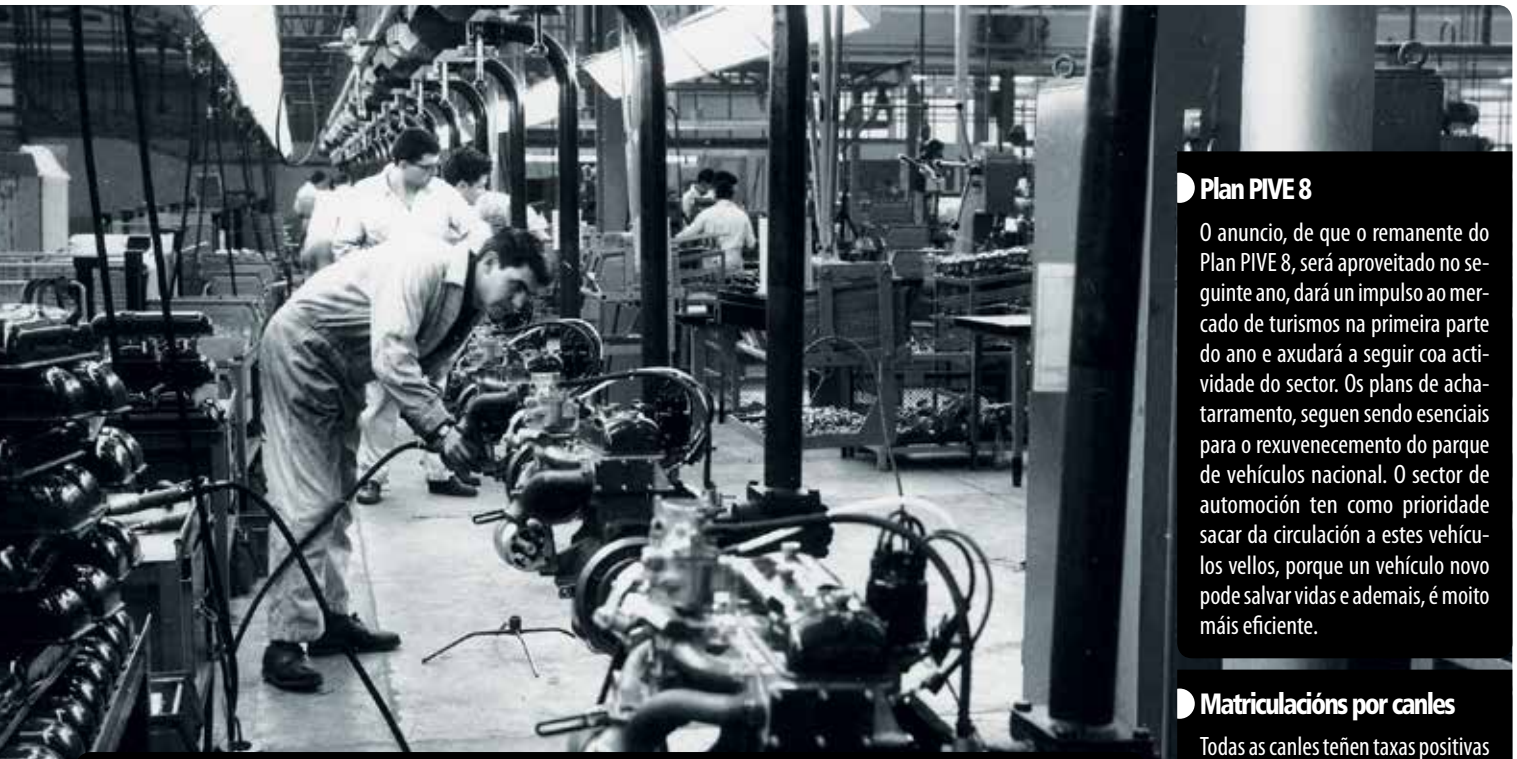
SECCIÓNS

DÚAS RODAS	2
INFORME	4
EDITORIAL	5
PREMIOS	6
GALICIA	7
NOVAS	8-12, 15
CALENDARIO	24
PROTOTIPO	25
RALIS	28-31

Venta Online

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

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



Forte avance na canle de particulares e de empresa

As vendas de novembro conducen ao optimismo

■ REDACCIÓN | TEXTO

O mercado de turismos no período xaneiro-novembro acumula un crecemento dun 20,9%. O volume de turismos vendidos ata novembro, alcanza xa as 945.623 unidades, superando as cifras dos últimos 4 anos. Novembro, rexistra un crecemento do 25,4% e un total de 81.650 unidades, converténdose no mellor mes de novembro dende o ano 2009. Estes resultados aproxímannos a un volume de 1.035.000 turismos vendidos en 2015.

A economía española continúa medrando apoiada na columna vertebral que é o consumo. O efecto tractor dunha "venda" dun automóbil converte a esta actividade en básica para consolidar o crecemento económico e a confianza do consumidor.

O sector de automoción soubo proxectar e manterse en momentos de crise e, lonxe de estancarse, suscítase agora asumir novos retos. Hai que avanzar na implantación de novas fórmulas que permitan incrementar o mercado para gañar en eficiencia enerxética. As novas tecnoloxías, serán unha parte esencial nesta nova etapa de mobilidade, sostenibilidade e conectividade.

Plan PIVE 8

O anuncio, de que o remanente do Plan PIVE 8, será aproveitado no seguinte ano, dará un impulso ao mercado de turismos na primeira parte do ano e axudará a seguir coa actividade do sector. Os plans de achatarramento, seguen sendo esenciais para o rexuvenecemento do parque de vehículos nacional. O sector de automoción ten como prioridade sacar da circulación a estes vehículos vellos, porque un vehículo novo pode salvar vidas e ademais, é moito máis eficiente.

Matriculacións por canles

Todas as canles teñen taxas positivas no acumulado do ano, destacando o forte avance na canle de particulares e de empresa. Esta última canle, aumenta de en novembro un 20,8% cun total de 23.904 unidades. No período xaneiro-novembro, a canle de empresas presenta un alza acumulada dun 31,5% e un total de 258.258 unidades. A canle de particulares, influenciado polo Plan PIVE mostra un volume de 52.836 unidades en novembro cun 27,5% máis. Ata novembro, esta canle acumula un crecemento dun 19,2% con 518.086 unidades. Para rematar, a canle de rent a car, medra un 25,7% no mes e aumenta un 12,3% no acumulado, con 4.910 e 169.279 unidades, respectivamente.

Renault lidera en novembro en Galicia

Volkswagen resiste pero con tendencia á baixa

■ EMILIO BLANCO | TEXTO

O escándalo de Volkswagen ten unha incidencia dispar para a marca alemá en Galicia e no conxunto de España. Os concesionarios españois de Volkswagen seguen mantendo un alto ritmo comercial, cun terceiro posto en vendas totais en novembro e liderando a clasificación no acumulado nos once primeiros meses do ano. A súa evolución ten un gran valor nestes momentos tendo en conta que este ano o mercado español vai rematar por primeira vez dende 2008 con máis dun millón de unidades comercializadas. Non obstante, a situación é menos favorable en Galicia. Volkswagen baixou ata a sétima posición na comunidade galega, con 215 vehículos o mes pasado. Mesmo as vendas caeron na Coruña, Ourense e Pontevedra e unicamente aumentaron en Lugo.

TOP 10 GALICIA - OUTUBRO

1	RENAULT	323
2	PEUGEOT	318
3	OPEL	278
4	CITROËN	249
5	KIA	236
6	TOYOTA	216
7	VOLKSWAGEN	215
8	SEAT	193
9	FORD	182
10	DACIA	177

No que atinxe á parte alta da clasificación, Renault liderou as vendas en novembro en Galicia, con 323 vehículos. A pouca distancia, na segunda posición, quedou Peugeot, con 318. Opel consolídase na terceira praza do TOP-10 galego, ó comercializar 278 automóbiles. Fóra do podio mensual situáronse Citroën, con 249 coches; Kia, con 236; e Toyota, con 216.

Ademais da sinalada sétima posición para Volkswagen, a oitava foi para Seat, con 193 vehículos. A marca española, a diferenza de Volkswagen, subiu en vendas en novembro nas catro provincias galegas. O TOP-10 galego de novembro pechárono Ford, con 182 coches e Dacia, con 177.

Por modelos, o C4 de Citroën liderou o mercado español en novembro, con 2.517 unidades. O podio completárono o Dacia Sandero, con 2.384; e o Seat León, con 2.194.

Editor:
Arrincamos, S.L.

Director:
Xurxo Sobrino Morán

Redactores e Colaboradores:
Miguel Cumbraos, Ramón Novo, Sevi Martínez, Antón Pereira, Félix Doce, Fernando Cuadrado, Xabier Vilariño, Ray Mosquera, Rocío Pereira, Rodrigo Medina, Xosé Arufe, Luis Penido, Luís Rivero de Aguilar, Antonio Prieto e Emilio Blanco.

Deseño e maquetación:
www.juancvarela.com
info@juancvarela.com

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

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

EDITORIAL

O prezo dos combustibles, unha tomadura de pelo

Tanto nos contaron e explicaron sobre as flutuacións do prezo dos combustibles que o que menos nos pode parecer, polas contradicións e o escurantismo do tema, é que é unha tomadura de pelo a todos os cidadáns.

Agora que sabemos que os grandes produtores seguirán asolagando o mercado de cru abundantemente e que, ademais, entran dous importantes produtores en xogo (Irán e Indonesia) aínda nos parece máis incrible que paguemos o litro de combustible tan caro.

Despois da última xuntanza da OPEP, as cousas quedan ben claras para unha baixada de prezos nas gasolineiras. Segundo distintos analistas, o prezo do barril de Brent situarase na contorna dos 40 dólares, sen descartar que chegue incluso aos 25 euros.

Nin o prezo, en niveis historicamente baixo, nin a demanda, que non termina de despegar arrastrada pola débil recuperación occidental e as crecentes dificultades nos emerxentes; nin as súplicas dos produtores menos eficientes, que piden a berros unha redución da oferta para que o cru volva a un nivel de cotización asumible. Arabia Saudita, apoiada por un inesperado aliado, Irán, non dá o seu brazo a torcer. A OPEP desoíu na súa última reunión, a principios deste mes, as peticións dos socios que avogan por unha redución substancial da oferta para presionar os prezos ao alza e non se moveu nin o máis mínimo da súa folla de ruta. Téñeno claro, o que sobreviva será máis forte. O tema da enerxía dos combustibles fósiles xa non volverá a ser o que foi.

Así, o nivel de bombeo actual permanecerá inalterado nos primeiros meses de 2016 pese ao empacho global. A moderación na mensaxe das autoridades sauditas, que nas últimas semanas se mostraron dispostas a adoptar unha solución que satisfixese os descontentos, queda, xa que logo, niso, nun mero cambio de ton.

A situación á que se ven abocados todos os países exportadores de cru está clara, aínda que os prezos sigan baixando necesitan seguir extraendo petróleo para manter as súas economías a flote. Con todo, o grao de afectación non é simétrico e está directamente asociado co custo de produción de cada barril de petróleo. E aí, países como Angola, Nixeria ou Venezuela teñen todas as de perder.

As diferenzas son tremendas. Segundo as cifras máis recentes da consultora Rystad Energy, ao país africano, o menos eficiente da OPEP, producir un barril cústalle de media máis de 35 dólares, cada vez máis preto do prezo de cotización do Brent. En Nixeria, pola súa banda, o custo unitario ascende a case 32 dólares e en Libia e en Venezuela, supera os 23. Lonxe quedan as petromonarquías do Golfo Pérsico. En Arabia Saudita, extraer un barril de cru custaba a mediados deste ano menos de 10 dólares, unha cifra similar á de Qatar. Aínda inferior é o rexistro de Kuwait: 8,5 dólares por barril.

Hai que lembrar aquela "xenerosa" oferta do mandatario venezolano, Hugo Chávez, ao Goberno español de garantirlle o barril a 100 dólares. Hoxe un panorama que se debulla xa non ten nada que ver a tendencia á baixa queda patente nos datos anteriormente expostos. Así e todo, nós seguimos co prezo da gasolina e do gasóleo case ao mesmo prezo de cando o barril de Brent custaba máis de 100 dólares. Como exemplo, dicir que distintos economistas cifran que o prezo de venda ao público real do litro de gasóleo debería de estar máis preto dos 60 céntimos que ao actual, máis dun euro. Imaxinan o que sería para as disntintas economías do noso país (empresas, autónomos, familiares...) se o prezo fose un fiel reflexo do equivalente ao do barril de Brent. Realmente tómannos o pelo!

14ª EDICIÓN PREMIOS SPRINT MOTOR

Chegou o momento de decidir. Durante os números de **Nadal** e **xaneiro**, como xa ben sendo habitual na nosa revista, os lectores e lectoras poderán votar os vehículos e piloto que eles consideran que deben levar os **Premios Sprint Motor 2016**.

A participación de todos e todas vós é fundamental, é o reflexo da importancia de ver estas páxinas impresas mes tras mes, algo que nos dá pulo para facer as cousas mellor e poñer toda a **"gasolina"** que faga falta. Vós decidiredes cales son os tres vehículos e o piloto merecedores dun galardón. A industria automobilística mundial, un ano máis, vai facer que esta elección sexa complicada pois a cantidade de novidades presentadas este ano fan máis complexo peneirar para elixir un en cada categoría. A elección do piloto tampouco será unha tarefa doada, pois **Galicia ten unha boa cantidade de estupendos pilotos**.

Para nós esta **décimo cuarta edición** e un gran logro, pois chegar a ela despois dos complicados últimos anos non foi nada doado. Por iso, agardamos que este impulso que supón para a revista estes premios se espalle entre todos os sectores do motor para que 2016 sexa un bo ano. É o noso desexo.

Para participar na **XIIII Edición dos Premios Sprint Motor** hai que encher o boletín e envialo á redacción da revista. Este formulario sairá nos números de **Nadal** e no de **xaneiro**. Os nomes dos vehículos gañadores e persoas ou entidades premiadas **publicaranse no número de febreiro (nº 228)**.

Con esta nova edición queremos unha vez máis premiar o traballo e a ilusión das persoas que contribúen día a día a facer máis grande e mellor este mundo tan apaixoante do motor. Con esta filosofía naceron xa hai **catorce anos** os galardóns Sprint Motor, para premiar sobre todo, a través dos/as nosos/as lectores/as, a todos eses homes e mulleres que traballan de arreo por mellorar o noso deporte e a nosa industria do motor. Nesta edición os galardóns que se outorgarán son os seguintes:

COCHE SPRINT MOTOR 2016
MONOVOLUME SPRINT MOTOR 2016
TODOTERREO/SUV SPRINT MOTOR 2016
PILOTO SPRINT MOTOR 2016
GALARDÓN SPRINT MOTOR 2016

Todos os trofeos serán elixidos polos lectores, agás o **"Galardón Sprint Motor 2016"** que será concedido pola redacción do xornal á persoa ou entidade que co seu labor contribuíse a mellorar o mundo do motor nalgún dos seus diversos aspectos.

A participación dos/as nosos/as lectores/as e amigos/as nas votacións ten unha compensación en forma de premios, exactamente temos tres estupendas camisolas de **Sprint Motor** que sortearemos entre todos/as os/as participantes. Concursar é moi sinxelo só tedes que cubrir o boletín e envialo á redacción de **Sprint Motor**:

Avenida da Liberdade nº16, 4ºA - 15706 – Santiago de Compostela
Este cupón sairá nos números 226 (Nadal) e 227 (xaneiro).
Tamén poderá facerse a través da páxina web do xornal:
www.sprintmotor.com. Hai que enviar o boletín a redaccion@sprintmotor.com
O resultado das votacións publicaranse no número 228,
correspondente ao mes de febreiro de 2016.

Máis información en www.sprintmotor.com

14ª EDICIÓN PREMIOS

Sprint MOTOR

Coche SM 2016: _____

Monovolume SM 2016: _____

Todoterreo/SUV SM 2016: _____

Piloto SM 2016: _____

Nome: _____

Teléfono: _____

Enderezo: _____

_____

Para participar enviar o cupón a:
Avenida da Liberdade nº16, 4º A • Código Postal 15706 – Santiago de Compostela

Novas instalacións de Breogán Autolux en Perillo

Breogán Autolux, Concesionario Oficial Lexus para toda Galicia, abriu o seu novo e exclusivo Centro Lexus, o de maior extensión de toda España estreando a nova imaxe corporativa da marca. Estas novas instalacións están distribuídas en exposición de vehículos novos e de ocasión, zona de recepción e taller e unha ampla campa destinada para aparcadoiro de clientes.

A dimensión do proxecto (máis de 4.000 metros cadrados de instalacións) tanto dende un punto de vista cuantitativo como cualitativo permite enfocar todas as áreas do negocio de forma integral.

O concepto de hotel de 5 estrelas foi incorporado ao novo concesionario Lexus na Coruña, creando unha sala de recepción con todo tipo de comodidades tales como: aparcadoiro preferente, sala lounge de espera, wi-fi libre, servizo de café, prensa diaria... Todas estas comodidades fan deste centro Lexus un lugar extraordinariamente agradable aos sentidos.

O presentador de TVE Javier Álvarez foi o encargado de presentar o acto de inauguración. O director xeral do Grupo Breogán, José Ramón Ferreiro, explicou todos os detalles das novas instalacións.

Inturasa Pérez Rumbao entregou 100 camións a Transportes Jonathan

Transportes Jonathan, empresa galega especializada na distribución de produtos refrixerados dende hai dúas décadas, confiou de novo en Iveco para a renovación da súa frota, coa que abastece de peixe ultraconxelado de calidade a toda Europa. A compañía adquiriu este ano 60 novos camións Stralis Hi-Way para renovar unha frota de máis de 100 vehículos Iveco. A operación, xestionada por Inturasa Pérez Rumbao, concesionario oficial de Iveco en Lugo, realizouse en dúas partes, unha primeira entrega de 50 vehículos o pasado mes de maio e unha segunda, de dez unidades, que se completou este mes.

Un agasallo estrela no Obradoiro

O agasallo estrela de **Compostela Monumental** neste Nadal, un Nissan Pulsar Visia do concesionario **Nissan Caeiro Rey** de Santiago, xa está ubicado na Praza do Obradoiro para que todos os compostelans poidan ollalo e comprobar que comprar nestas datas no casco histórico ten premios interesantes. Será o 12º automóbil que sortearán nunha campaña de inverno os comerciantes do casco histórico en toda a súa traxectoria. Deste xeito premiarase a fidelidade dos seus clientes polas compras realizadas nos locais asociados do 5 de decembro deste ano ao 11 de xaneiro de 2016.

Presentación do Renault Talismán

O pasado día 22 de outubro tiña lugar no **Hotel A Quinta da Auga**, en Compostela, a presentación do novo **Renault Talismán**, en exclusiva para os clientes de Renault en Galicia. Ao evento asistiron máis de 120 persoas procedentes de todos os puntos da xeografía galega, que puideron gozar deste novo modelo nas súas distintas motorizacións e acabados. O primeiro que percibiron os clientes ao coñecer o novo modelo é que non é nin herdeiro nin sucesor do antigo Renault Laguna, senón un vehículo totalmente novo.

Nova xeración Porsche 911 Turbo e Turbo S

A firma alemá presenta a primeiros do próximo ano en Detroit a reedición dos dous modelos icónicos que engaden 20cv de potencia e un deseño máis afiado con novo frontal con entradas laterais de aire e tiras dobre de luces LED, que estarán dispoñibles en carrozarías cupé e cabriolet sen capota. O 911 Turbo con motor biturbo gasolina 3.8 de seis cilindro rende 560cv con novos inxectores e unha presión de combustible superior. O 911 Turbo S desenvolve 580cv con novos turbo variables e compresores maiores e acelera de 0 a 100km/h en 2,9 segundos chegando ós 330 km/h; á venda desde 233.000 euros, Mentres, o 911 Turbo pasa de 0 a 100km/h en 9 segundos acadando unha velocidade de punta de 320km/h e pode mercarse desde 200.822 €.

Nova etapa de colaboración entre Peugeot-Citroën e Toyota

A cooperación iniciada en 2012 polas dúas casas frutificou en tres vehículos para as tres marcas: Citroën Spacetourer, Peugeot Traveller e Toyota Proace (baseado no Peugeot Expert e Citroën Jumpy) que estarán dispoñibles en versión combi para particulares e versión Shuttle para profesionais. Producidos na factoría de PSA en Valenciennes, Francia, poderán mercarse en España no primeiro semestre de 2016 coa promesa de seren produtos modernos e competitivos no segmento de coches comerciais de tamaño medio, shuttle e combi grazas á optimización dos custos de desenvolvemento e fabricación.

Tres unidades para España do Abarth 695 biposto Record

Soamente tres clientes poderán mercar no mercado español esta serie limitada por un prezo de 46.400 euros; serán 133 unidades en toda Europa e con ela a firma do escorpión celebra o 50 aniversario da marca batida en aceleración polo seu fundador Carlos Abarth no circuíto de Monza en 1965. Ten carácter racing, autoblocante mecánico, capó de aluminio, asentos de fibra de carbono, cor amarelo Módena no exterior e acabados en gris satinado. Ademais lanza 25 unidades do Abarth 595 Yamaha Factory Racing de 160cv, amortecedores dianteiros e traseiros con válvula FSD, molles dianteiros e traseiros rebaixados e pinas de aliaxe de 17 polgadas por 21.500 euros.

O novo DS 5 estrea motor THP 210 S&S 6V

O Novo DS 5 ampliou a súa gama coa incorporación do THP 210 S&S 6v, dispoñible no acabado Sport. Trátase dun motor que responde perfectamente ás necesidades do condutor máis esixente, sen que isto repercuta no consumo, que se mantén en niveis moi axustados. Cunha cilindrada de 1.598 cc, desenvolve unha potencia máxima de 211cv a 6.000 rpm. O consumo mixto é de 6,2 litros aos 100 km.

Unhas cifras realmente interesantes para acompañar ao acabado Sport do Novo DS 5, un modelo que encarna os valores da marca DS e destaca pola súa refinamento, confort dinámico, deseño vangardista, coidado no detalle e aposta polas novas tecnoloxías.

O prezo do Novo DS 5 THP 210 S&S 6V Sport sitúase nos 38.200 euros.

Novo Toyota Verso

Deseñado, creado e fabricado en Europa, o Toyota Verso amosou ser sempre un modelo moi popular no segmento C-MPV de monovolumes de tamaño medio, con máis de 700.000 unidades vendidas no mercado europeo dende o seu lanzamento en 2002. Cunhas dimensións exteriores compactas, ofrece unha amplitude excepcional e unha gran flexibilidade grazas ao sistema de asentos Easy Flat.

A renovada e actualizada gama Verso 2016 engade a eses atributos esenciais os sistemas de seguridade que forman parte de Toyota Safety Sense, un interior mellorado, unhas lamias de aliaxe de novo deseño e unha nova cor de carrozaría.

Dispoñible a partir de primeiros de 2016, a nova gama Verso ofrecerase con motor diésel 1.6 D-4D de 112cv (Verso 115D) ou de gasolina 1.6 Valvematic de 132cv (Verso 130) e 1.8 Valvematic de 147cv (Verso 140). Neste último caso, só estará dispoñible con transmisión automática MultiDrive.

Novo Mitsubishi Space Star

Mitsubishi acaba de presentar a actualización do novo Space Star, que se caracteriza principalmente por un novo deseño exterior. Agora, o Space Star conta cunha mirada máis fresca, grazas á nova grella, parachoques dianteiro e traseiro, o conxunto de faros, o spoiler traseiro e o redeseño das súas lamias.

O Star continuará utilizando o sempre eficaz e prestacional propulsor de 1.2 litros con 80cv. En canto ao equipamento, agora conta cunha ampla gama de características de seguridade e tecnoloxía. Destacar os airbags dianteiros, de cortina e de xeonllo para o condutor, freos ABS con distribuidor da freada EBD e asistente de freada, control de presión dos pneumáticos e control de tracción e de estabilidade.

O novo Space Star comezará a venderse no noso país o vindeiro marzo.

Alumeado dinámico para o Skoda Superb

Para ofrecer unha maior claridade na condución nocturna, o novo Superb está agora dispoñible co Adaptive Frontlight System (AFS) e os faros dianteiros bi-xenon con luces diurnas LED incluídas. O AFS ilumina a estrada e os arredores dependendo das condicións de condución e de meteoroloxía. Esta característica tamén adapta de forma óptima a iluminación da estrada para diversas situacións de condución. O sistema funciona en tres modos: cidade, estrada convencional e autoestrada. O modo de estrada convencional actívase entre 0 e 15 km/h, e entre 50 e 90 km/h. Os faros dianteiros dereito e esquerdo están situados na posición inicial. No modo de cidade, o haz de luz é máis amplo e curto que no de estrada convencional, xa que aquí é onde se require unha óptima iluminación do pavimento e os cruces. O modo de cidade actívase cando se conduce entre 15 e 50 km/h. En autoestrada, o módulo do faro esquerdo bascula cara arriba e móvese lixeiramente á esquerda dende a súa posición inicial, mentres que o módulo dereito se levanta.

Seat Ibiza Cupra actualizado

O modelo máis vendido da marca e referente dos utilitarios, ten no Cupra un exemplo de deseño, bo rendemento e tecnoloxía de vangarda sendo o tope de gama por potencia e prestacións. Con carácter deportivo, incorpora un motor 1.8 TSi de 192cv, que acelera de 0 a 100 en 6,7 segundos acadando unha velocidade máxima de 235km/h sendo confortable e fácil de conducir no uso diario, dotado co sistema Full Link que permite unha conectividade óptima. Xa está dispoñible na rede de concesionarios desde 21.400 euros con equipamento de serie que inclúe ABS, ESC+EBA, XDS, airbag para condutor e acompañante, asistente de arranque en pendente, detector de fatiga, freo multicolisión, dirección asistida electrohidráulica, faros Bixenon, pinas de aliaxe de 17 polgadas ou suspensión adaptativa.

Fiat 124 Spider, 50 anos de estilo italiano

A icona da casa de Turín regresa logo de 50 anos do seu debut reinterpretando en clave moderna o lendario modelo dos anos 60. Equipado con motor turbo MultiAir de 1,4 litros combinado con cambio manual de 6 velocidades, desenvolve 140cv e comparte estrutura co Mazda MX-5 cunha estética diferente que lembra ó clásico con nervaduras do capó e a súa liña traseira. Incorpora luces adaptativas, cámara de visión traseira, sistema de arranque sen chave, asentos con calefacción e, para celebrar o aniversario, Fiat lanzará unha edición limitada "Anniversary" de 124 unidades en cor vermella e tapicería de coiro negro. As primeiras unidades chegarán a Europa no próximo verán.

Sistema plasma de Ford para salvar motores

A casa norteamericana está probando unha nova tecnoloxía de recubrimento de plasma de alta tecnoloxía polo que se aplica un spray termal no interior do bloque de cilindros do motor que axuda a que este volva ó estado orixinal de fábrica, salvándoo así do despezamento e reduce as emisións de CO_2 nun 50% respecto á fabricación dun novo. Amais, para conseguir coches máis eficientes Ford está investigando no seu centro de Alemaña con materiais lixeiros como aluminio, fibra de carbono e aceiros de alta resistencia e experimenta con materiais renovables como fibras de tomate, bioplásticos e matogueiras. Estas técnicas, din, son menos custosas que as tradicionais de remanufactura que requiren pezas de aceiro forxado e maquinaria complexa.

Un novo fito da automoción no noso país

Un Citroën Grand C4 Picasso autónomo percorreu o traxecto Vigo-Madrid

O mes pasado un vehículo autónomo do Grupo PSA realizou por autovía o traxecto entre Vigo e Madrid. Un percorrido de 600 km, no que o Citroën Grand C4 Picasso autónomo desenvolvido por PSA circulou sen intervención do condutor, no que constitúe un novo fito da automoción no noso país.

Dotado de tecnoloxías punteiras -como o sistema de navegación GPS, radares e cámaras dixitais que permiten, entre outros avances, definir o percorrido e detectar obstáculos, peóns e vehículos anticipándose ata aos seus movementos-, o vehículo axustou por si mesmo a velocidade e os adiantamentos en función do resto de automóbiles, dos límites de velocidade e da infraestrutura.

Con este Grand C4 Picasso o grupo é o primeiro construtor europeo que realiza un percorrido en modo autónomo en estrada aberta no noso país, despois de que a DXT aprobase a regulación que establece un marco para a realización de probas con vehículos de condución autónoma en vías abertas de circulación.

As funcións autónomas permitirán diminuír o número de accidentes motivados por erros humanos e reducirán a fatiga do condutor en condicións de condución monótonas.

Que información pode enviar o noso automóbil?

Os coches indiscretos

A FIA presentou un informe no que se analizan o tipo de datos que poden ser rexistrados e transmitidos polos vehículos novos. A investigación de dous vehículos, un convencional de combustible e un eléctrico, revelou que, ademais da creación de perfís de condutor, a situación do vehículo, a duración da viaxe, a información persoal sincronizada co coche dende teléfonos móbiles pódese transmitir información ao fabricante.

Os clubs de automóbiles analizaron a conectividade do vehículo, os datos que transmite e a opinión que teñen os usuarios ante este envío de información. Unha enquisa a 12.000 condutores europeos sobre o coñecemento do vehículo conectado mostrou que existe un alto nivel de interese por esta interacción. Con todo, os entrevistados procedentes de 12 países europeos foron claros en canto á propiedade da información: o 90% opina que os datos do vehículo pertencen ao propietario ou ao seu condutor; e están preocupados pola divulgación da información privada, o uso comercial dos datos persoais e a piratería de vehículos e de seguemento do vehículo. Os entrevistados opinaban que tiña que haber unha lexislación específica para defender os seus dereitos.

AD GRUPO REGUEIRA

50 AÑOS 1965 2015

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

O Volvo S90 chega en 2016

O modelo reforza a presenza de Volvo Cars no segmento sedán premium con este coche de clase executiva e deseño escandinavo equipado con sistemas de seguridade de última xeración, aplicacións baseadas na nube e función Pilot Assist, que avanza na condución autónoma ata velocidades de 130km/h. Interior de luxo cómodo e controlable, función que detecta grandes animais na estrada de noite ou de día e freo asistido ante posibles colisións. Monta dous motores diésel, D4 de 90cv e D5 de 235cv, e dous de gasolina, o T6 con motor de catro cilindros con turbo e 320cv e o T8, un híbrido enchufable, que chega ós 407cv percorrendo ata 45 quilómetros en modo só eléctrico.

Ford Ecosport 2016

As melloras aplicada na renovación configuran un modelo máis flexible e eficiente cun interior máis estilizado e confortable: parabrisas térmico, asentos calefactables, condución optimizada cunha nova configuración da suspensión, control electrónico de estabilidade e dirección asistida, amais de permitir amplas opcións de persoalización. Disponible por primeira vez sen roda de reposto no portón traseiro, agora opcional, ofrece motores de maior potencia como o novo TDCi diésel de 95cv cun consumo medio de 4,4l/100km, e dous gasolina: o 1.0 EcoBoost de 125cv e o 1.5 Ti VCT de 112cv. Fabricado na India sairá á venda no mes de marzo desde 13.000 euros co precedente de levar vendidas máis de 40.000 unidades en todo o mundo grazas á súa combinación de SUV entre familiar e urbano.

BREVES

- **Hyundai anunciou o nome do vehículo compacto de combustible alternativo que se** lanzará en 2016: o IONIQ. O coche estará dispoñible cun modo eléctrico, enchufable gasolina-eléctrico híbrido ou gasolina-eléctrico híbrido; o primeiro coche que ofrece aos seus clientes estas tres opcións de potencia nunha soa carrozaría.
- **Citroën iniciará durante a vindeira primavera a comercialización no mercado francés** do seu novo modelo eléctrico E-Mehari. Este modelo ten unha carrozaría convertible, ofrece catro prazas e incorpora un sistema de propulsión 100% eléctrico. Alcanza unha velocidade máxima de 110 km/h, cunha autonomía de 200 km.
- **A compañía de mobilidade Arval aconsella compartir o vehículo e non utilizar o coche en** desprazamentos curtos, como medidas para reducir a contaminación nos grandes núcleos urbanos. A firma defende optar por solucións de 'car sharing' ou de coche compartido nos percorridos urbanos.
- **Nissan e a empresa enerxética Enel alcanzaron un acordo para impulsar a** transformación dos vehículos eléctricos en fontes móbiles de enerxía. As dúas firmas explicaron que están levando a cabo as probas para comprobar a viabilidade destes vehículos integrados á rede.
- **Iveco Defence Vehicles, do Grupo CNH Industrial, proporcionará a súa plataforma** anfibia a BAE Systems, empresa seleccionada polos Marines de Estados Unidos, para a fase de ingeniería, fabricación e desenvolvemento do programa para o vehículo de combate anfibio (ACV) 1.1.
- **Porsche introduciu a denominación 718 nos seus modelos de dúas portas con** motor central Boxster e Cayman, que pasarán a designarse 718 Boxster e 718 Cayman. A marca lembrou que este cambio de nomenclatura supón unha referencia aos vehículos da compañía de 1957 que obtiveron diferentes éxitos en distintas competicións.

Maior visión co Sistema matricial IntelliLux LED de Opel

O sistema adaptativo de luces matriciais da marca permite unha maior anticipación ante obstáculos ou imprevistos sen provocar cegamentos ó resto dos vehículos de maneira que a 80km/h poden verse antes obxectos situados a 30 ou 40 metros respecto ós condutores de coches equipados con faros halóxenos convencionais. O IntellixLux de LED recoñece o tráfico que circula en sentido contrario e diminúe a intensidade nesa zona. Consta de 16 segmentos de LED, oito a cada lado, e actívase automaticamente conectando a luz longa ó saír de zona urbana, adaptándose ás distintas situacións do tráfico grazas á cámara frontal Opel Eye que detecta ós coches que se aproximan en sentido contrario A innovación está presente no novo Astra por 850 euros.

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

Axenda Sprint

EG CUATRO motor

¿Necesita un coche?
Llámenos, somos especialistas.
Cualquier marca, cualquier modelo.

981 148 291 / 629 714 535
Avenida de San Marcos, nº 70, 1B - 15820 - Santiago de Compostela
www.eg4motor.es

acar
Gestión de flotas
y de...
....confianza

Recambios Balsa
Grupo Recalvi

ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS PARA EL AUTOMÓVIL
MATERIAL CARROCERÍA Y MECÁNICA

Tels.: 981 587 610 - 981 587 409
Tels.: 981 572 228 - 981 587 333
Fax: 981 572 246
e-mail: recambiosbalsa@recalvi.es

Polígono del Tambre
Vía Pasteur, 8 - Parcela A
15890 SANTIAGO DE COMPOSTELA
www.recambiosbalsa.com

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

¡TENEMOS EL BOCADILLO QUE TE GUSTA!

O REI DO BOCADILLO
CERVECERIA

Bocadillos
Sandwich
Hamburguesas
y Pollos Asados

Rosalía de Castro, 23 | Esquina Montero Ríos | ✆ 981 590 538

Gran variedad en Desayunos
y Platos Combinados

Cafetería
La Abranza

Montero Ríos, 39
Santiago de Compostela
✆ 981 593 636

Precísase unha CEG menos afastada dos empresarios

EMILIO BLANCO | Texto
@EmilioBlanco10 | Twitter

O próximo 15 de xaneiro hai eleccións á presidencia da Confederación de Empresarios de Galicia, despois de que José Manuel Fernández Alvariño abandonase oficialmente o cargo. As continuas críticas á súa xestión por parte da maioría das asociacións provinciais e sectoriais acabaron por minar a súa resistencia, que nun momento pareceu que chegaba a ser numantina.

Desde logo que a CEG non vive unha situación satisfactoria. Non ter aprobadas as contas nin de 2014 nin de 2015 supón un atranco para facilitar o funcionamento normal da organización patronal. Tampouco parece eticamente presentable que Fernández Alvariño contratase con algunha das súas empresas algúns dos servizos da CEG, aínda que non se incumprise normativa ningunha. Pero este servidor non será quen faga leña da árbore caída.

Como xornalista estoulle agradecido a Alvariño porque sempre daba algún titular e non tiña reparo ningún en atender á prensa. Persoalmente tiven a oportunidade de comprobalo hai anos cando dirixía un informativo de economía nunha emisora e chamábao para afrontar calquera clase de tema na súa condición de presidente da Confederación de Empresarios de Pontevedra. Non sei se ó longo dos dous anos á fronte da CEG atopou obstrucionismo á súa xestión, como el mesmo denunciou hai pouco por parte dalgúns compañeiros. O que si parece necesario é que a organización precisa dun impulso.

Nunha recente xuntanza con empresarios do motor comprobei que as cúpulas dos distintos colectivos patronais ou de autónomos están bastante afastadas das necesidades dos pequenos e medianos empresarios. Un deles comentoume que tardou nada menos ca oito meses en abrir o seu negocio dende que iniciou o papeleo. Ese é o empresariado real ó que hai que atender e defender ante as distintas administracións, que converten en pura trola as manifestacións de que en 24 horas calquera pode ter a súa propia empresa.

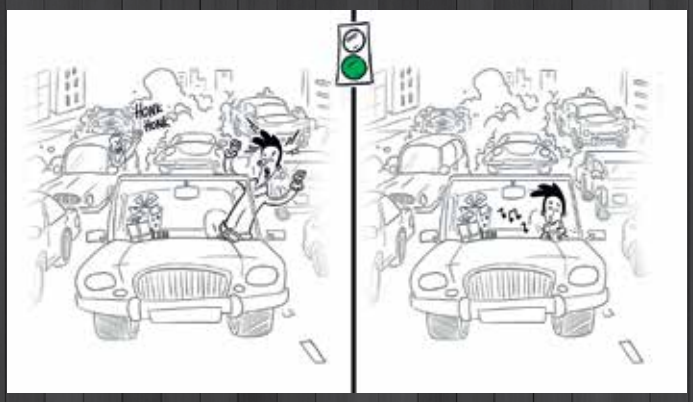
Nese traballo de defensa a pé de rúa hai moito que avanzar porque están en xogo moitas empresas e empregos. Galicia precisa de organizacións patronais e de sindicatos fortes para defender os intereses dos seus colectivos. A perda de prestixio redunda na perda de influencia interna cara ós empresarios e externa cara ás administracións. Esperemos que o próximo presidente da CEG contribúa a mellorar a situación actual, dando a cara en aras da transparencia e baixando á lama das necesidades reais das empresas. O demais son "postureos". Traballo terá por diante. Que teña sorte.

O comportamento dos condutores produce un efecto dominó

■ REDACCIÓN | Texto

Un estudo demostra que a conduta agresiva dun só condutor fai que os demais imiten o seu comportamento. Este informe publicado pola London School of Economics and Political Science (LSE) e Goodyear descobre que a actitude que un condutor decide adoptar na estrada pode provocar unha reacción en cadea.

O 87% dos preto de 9.000 condutores entrevistados en 15 países europeos estiveron de acordo en que a amabilidade dunha persoa ao volante pode inducirlles a ser cordiais á súa vez con outro condutor co que se crucen durante o mesmo traxecto. O 55% admitiu que cando un condutor provoca o seu enfado ou irritación, é máis probable que respondan desafogándose con outro ao cabo dun tempo. Unha simple mostra de amabilidade ou un acto agresivo poden ser os desencadeantes dun efecto dominó que conduza, ben a unha situación cómoda e segura ou ben a unha agobiante e perigosa para todos os condutores.



"Deixando de lado factores como as condicións climatolóxicas ou a fatiga, os condutores que nos rodean crean un contexto fundamental, ao que imos respondendo segundo avanza o noso trayecto" declarou o Dr. Chris Tennant, da LSE, responsable da investigación. "Ao compartir o espazo da estrada cos demais, os condutores adoitan aplicar a lóxica da reciprocidade. Con todo, como se producen moitas interaccións en moi pouco tempo, esta reciprocidade a miúdo vólvese indirecta: a nosa resposta diríxese a un condutor diferente do que a provocou. Isto provoca na estrada unha reacción en cadea". O comportamento dun só condutor pode levar a todos a conducir de forma máis temeraria.

"A etiqueta na estrada importa aos condutores" explicou Tennant. Cando se lles ensinaron videos de interaccións na estrada, a maior parte dos entrevistados estiveron de acordo na importancia que teñen xestos como dar as grazas e menos dun 10% negou a importancia destas mostras de cortesía. Os condutores non tiveron problemas en recoñecer que, cando outro condutor non lles dá as grazas, é máis probable que no seguinte cruzamento mostren menos amabilidade. O estudo definiu unha ampla gama de condutas que fomentan o antagonismo: estratexias para coarse en incorporacións con tráfico denso, non respectar a distancia de seguridade ou non manterse no carril correspondente na autovía. Os condutores admitiron ata que eles mesmos se comportan deste xeito, moitas veces sen darse conta, podendo desencadear un efecto dominó de interaccións negativas.

Mañana de Federico J. Losantos
Es la Tarde de Dieter Brandau
En Casa de Herrero

esRadio Galicia
SI LOS BUSCAS
LOS ENCUENTRAS

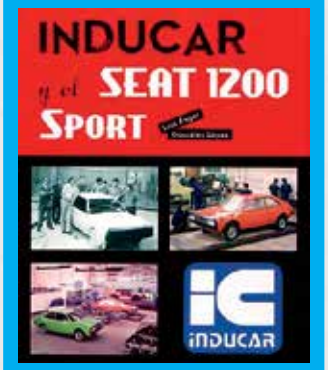
Coruña - Ferrol 102.7 FM Carballo 92.4 FM
Santiago 87.6 FM Padrón - Barbanza 104.6 FM
Vigo (Pontevedra) 101.9 FM Bayona 100.3 FM
Porriño - Tui 97.1 FM Ourense 89.3 FM
Allariz 97.6 FM Sarria (Lugo) 90.6 FM

Audi R18, máis potente ca nunca

Audi afrontará a tempada 2016 co coche de competición máis potente e eficiente que construíu nunca. O novo R18 celebrou a súa estrea mundial en Múnich, con ocasión das Audi Sport Finale. No DTM, Audi manterá a formación desta tempada sen cambios na súa alineación de pilotos. Nas carreiras de GT, o novo R8 LMS enfróntase á súa primeira tempada completa, mentres que para a TT Sport Cup xa existen 125 solicitudes para as 20 prazas dispoñibles.

Audi Sport redeseñou o R18 para a tempada 2016. O coche de carreiras LMP1 que compite nas 24 Horas de Le Mans e no Campionato do Mundo FIA de Resistencia (WEC) conta cunha aerodinámica innovadora, supón unha nova etapa en materia de construción lixeira e adopta un sistema híbrido modificado con baterías de ións de litio para o almacenamento de enerxía, ademais dun motor TDI optimizado para unha maior eficiencia. Nas carreiras de GT, o desenvolvemento do novo R8 LMS xa se completou e comezaron as entregas. Debido á alta demanda, o departamento de competición para clientes de Audi Sport está considerando a posibilidade de aumentar a produción prevista para a tempada 2016. Inicialmente planificáronse 45 coches. Os distintos equipos da marca nesta categoría alinearán o novo Audi R8 LMS en catro continentes durante a tempada 2016.

"A Biblia dos Bocanegras"



O grande afeccionado ao mundo dos automóbiles clásicos, o asturiano Luís Anxo González, acaba de sacar ao mercado editorial o seu segundo libro. Nesta oportunidade a temática do mesmo está dedicada á historia da factoría Inducar e o seu papel primordial no proxecto, deseño e fabricación do Seat 1.200 Sport, máis coñecido por todos os amantes das catro rodas como "Bocanegra".

O prezo desta "Biblia dos Bocanegras" é de 29€, un extraordinario agasallo de Nadal para os amantes dos clásicos. Para poder adquirila hai que encher o formulario na páxina web: www.mhruxy.é/libro.html

Luís Anxo González é fundador do Club Seat 1.200 Sport de España, con anterioridade publicou un excelente libro sobre dous modelos da marca española, "Os Seat 1.200 Sport e 128".

De repente cinco sentidos parecen pocos.

Nuevo Audi A4.
No es magia, es A4.

Brea Móvil
Ctra. N-550, km 59 - A Pulleira
15705 Santiago de Compostela
Tel. 981 56 97 00

Audi
A la vanguardia de la técnica

Nuevo Audi A4 y A4 Avant de 150 a 272 CV (110-200 kW). Emisión CO_2 (g/km): de 95 a 147. Consumo medio (l/100 km): de 3,7 a 6,4.

Honda HR-V 120cv diésel

SUV, cupé e monovolume

■ XURXO SOBRINO | Texto
■ UXÍA QUEIRUGA | Fotos

A firma xaponesa agarda que este sexa un dos seus modelos máis vendidos

Para sermos honestos, a primeira impresión ao subir ao Honda HR-V, despois de ter nas nosas mans o seu irmán maior (CR-V) poucos días antes, foi un pouco decepcionante. Tamén somos conscientes de que a comparación é inxusta, porque ademais o concesionario oficial Honda en Compostela, **GALCAR**, que nos cedeu os dous vehículos, deixounos un automático de gama alta (no caso do CR-V) e o HR-V é un manual con menos equipamento. De todos os xeitos, pasado este primeiro "trauma", comezamos a conectar co Honda HR-V e empezamos a sentir as primeiras vibracións boas. O formato cupé, coa liña traseira lixeiramente descendente, e os manubrios das portas traseiras nos marcos das mesmas danlle un aire xuvenil e persoal. As dimensións axústanse máis a unha utilización cómoda na cidade ca as do seu irmán maior. Unha das ocasións onde máis se nota a diferenza é cando temos que facer manobras para aparcalo.

No ano 1999 Honda propúxose abrir camiño nun segmento que ata ese momento ninguén coñecía. Os todocamiño, tal e como hoxe se entenden, non existían no mercado e foi precisamente a firma xaponesa, co HR-V, a que se lanzou á aventura de explorar o mundo SUV. Con todo, aquela primeira xeración deixouse de fabricar en 2006, é dicir, xusto antes de estalar a febre mundial dos todocamiño. A mágoa é que este modelo non fose substituído ata hoxe porque, segundo din os responsables da marca, centráronse no que consideran os seus modelos chave: o Civic e o CR-V.

O certo é que non acabamos de entender por que o HR-V non se considera un destes piares estruturais básicos na marca, xa que, se botamos un ollo ao mercado, é precisamente este segmento (o do C-SUV) o que maior crecemento rexistra dende hai xa tempo. De feito, practicamente todos as marcas teñen representación nesta categoría de todocamiño compactos porque saben como soben as vendas. En calquera caso, aínda que pensamos que quizais chegue un pouco tarde, o novo Honda HR-V xa está aquí. Benvido!

Dende hai uns cantos anos, os SUV do segmento C non fixeron máis que medrar ata ser un dos segmentos máis importantes do mercado europeo, coméndolles terreo ás berlinas do segmento D e tamén aos compactos. O fabricante nipón leva anos tendo presenza no mercado SUV co Honda CR-V, pero este modelo é maior e englóbase entre os SUV-D. A firma xaponesa agarda que este sexa un dos seus modelos máis vendidos e no noso país a previsión para o ano que vén é de 4.000 unidades.

SUV, cupé e monovolume

O Honda HR-V conserva a identidade da marca no frontal, pero non se parece demasiado aos seus irmáns de gama. Móstrase robusto e, cos faros LED do acabado Executive, gana en aparencia. A vista lateral é unha das máis interesantes, onde o fabricante quixo reflectir ese aspecto cupé. Certamente a forma das ventás laterais e os manubrios posteriores escondidos conseguen o propósito de acentuar o aspecto máis deportivo do deseño. As prazas dianteiras son realmente amplas, cunha gran regulación lonxitudinal para os asentos e multitude de ocos portaobxectos que enxalzan o carácter máis práctico do modelo. Pareceunos incómoda a situación das conexións para o infroentretemento (USB, conectores de móbil...), pois están situadas debaixo dunha ponte onde se encontra o cambio de marchas.

As prazas posteriores ofrecen unha moi boa habitabilidade. O espazo para as pernas e para a cabeza é bo, así como a anchura, aínda que, como sempre, dous mellor ca tres, pola anchura total do interior e pola forma dos asentos.

O maleteiro ten unha capacidade de 470 litros e conta cun dobre fondo de considerables dimensións. O respaldo do asento traseiro abátese en dous partes asimétricas deixando unha superficie totalmente plana (só se bota en falta un oco para obxectos longos). O asento do acompañante prégase para transportar ata unha táboa de *surf* se é necesario.

A maxia atópase nas prazas traseiras. O HR-V, como outros modelos de Honda, ten o depósito de combustible debaixo dos asentos dianteiros. Isto permite instalar o chamado *Magic Seat* atrás, un asento que pode pregar a banqueta por partes colocándoas en posición vertical e que permite habilitar un enorme sitio de carga para obxectos voluminosos sen sacrificar nin unha pinga de maleteiro.

Pasamos aos acabados e equipamento. Ben o interior, os materiais e as terminacións levan o selo de Honda. Os botóns da consola central son táctiles, algo que convén ter en conta para non nos despistarmos cando conducimos.

Mans ao volante

O modelo que nos cedeu GALCAR monta o propulsor diésel 1.6 i-DTEC de 120 cabalos con cambio manual de seis velocidades. É un motor moi cheo a voltas baixas e ofrece un par máximo de 300 Nm, que fai que sexa moi agradable de conducir. Sen percorrer moitos quilómetros xa nos convenceu. É silencioso e suave.

O embrague e o cambio mostran un tacto moi preciso. A dirección móstrase un pouco pesada, debido probablemente ao peso no eixe dianteiro, dado que o motor 1.6 i-DTEC, malia ser de aluminio, pesa os seus quiliños.

A suave dirección ao circular a baixa velocidade dá a impresión de que non nos vai satisfacer rodando en estrada, pero nada máis lonxe da realidade. Ten suficiente firmeza e tamén precisión cando nos metemos en curvas.

A suspensión compórtase correctamente, é moi cómoda e filtra ben as irregularidades do terreo. Non é especialmente firme, se buscamos o máximo dinamismo dentro dun SUV, pero si moi cómoda na utilización "normal". Realmente resulta correcta para todos os ocupantes en zonas de estrada de montaña rodando a bo ritmo.

O certo é que Honda fixo un gran traballo con este motor, que probablemente sexa o mellor diésel de menos de 2.0 litros, tanto por suavidade e entrega de potencia coma por consumo. Na nosa proba o consumo foi de 5,2 litros, algo que consideramos positivo á hora de valorar a compra deste modelo.

> As dimensións axústanse máis a unha utilización cómoda na cidade ca as do seu irmán maior

> A suspensión compórtase correctamente, é moi cómoda e filtra ben as irregularidades do terreo

EQUIPAMENTO PRINCIPAL ACABADO ELEGANCE

- Tapizaría mixta tea/pel
- Volante e pomo da panca en pel
- Apertura e arrinque sen chave
- Teito solar practicable
- Mandos de audio no volante
- Climatizador automático dual
- Parabrisas dianteiro con sensor de chuvia
- Retrovisores exteriores térmicos con axuste eléctrico
- Asentos traseiros multiconfiguración
- Maleteiro de dobre fondo
- Antena tipo aleta de tiburón
- Cámara de visión traseira
- Faros LED
- Faros antinéboa
- Sensores de aparcamento
- Pantalla multi información en cor
- Dirección asistida eléctrica
- Asistente de arrinque en pendente
- Asistente á freada
- Control de estabilidade e tracción VSA
- Avisador de colisión frontal
- Sistema de Recoñecemento de Sinais de Tráfico
- Alarma
- Kit de reparación de pneumáticos
- Prezo: 24.900 euros

FICHA TÉCNICA

Motor: **1.6 i-DTEC**
Cilindrada: **1.597 cc**
Estrutura: **4 cilindros en liña**
Distribución: **DOHC, por cadea**
Potencia máxima en cv / rpm: **120 / 4.000**
Par motor en Nm CEE / rpm: **300 / 2.000**
Tracción: **2WD**
Caixa de velocidades: **Manual, 6 velocidades**
Freos dianteiros / traseiros: **discos ventilados / discos macizos**
Lonxitude total: **4.294 mm**
Anchura: **1.772 mm**
Anchura con retrovisores: **2.019 mm**
Número de prazas: **5**
Volume maleteiro (litros): **393**
Combustible: **gasóleo**
Capacidade do depósito: **50 litros**

Posiblemente o mellor scooter de 125

Honda Forza 125

Fíxose esperar, pero ao final a marca xaponesa Honda sorprendeunos cun scooter compacto, fácil de manexar e cargado de melloras tecnolóxicas eficientes.

■ XOSÉ ARUFE | Texto
■ SPRINT MOTOR | Fotos

O novo Forza 125 está deseñado para aqueles clientes europeos que esixen máis dun scooter de 125cc: máis rendemento, máis axilidade e máis facilidade de uso. Eles están motivados polo estilo, a calidade e o rendemento; o seu obxectivo é extraer o máximo proveito de cada experiencia sobre dúas rodas.

Nagura, xefe deste proxecto, definíuno como: "O obxectivo do equipo co Forza 125 era facer o último *scooter* de 125 cc, co mellor de todo. Con este vehículo ofrécese un gran rendemento en estrada e á vez unha condución divertida, doado de manexar e cunha grande aceleración, líder na súa clase para a cidade. Todo con estilo de alta calidade e un forte enfoque na funcionalidade e o confort".

Arrincando!

Subirse neste scooter é arrincalo danos unha idea do que pode facer Honda no campo das dúas rodas, por algo é unha marca punteira en MotoGP. Cun motor de pequena cilindrada, fixo un auténtico *maxiscooter*. O ruído do monocilíndrico, de catro tempos e quince cabalos de potencia, así nolo indica.

O novo motor de refrixeración líquida de 125cc é unha unidade de catro válvulas cun sistema de admisión e escape deseñado para optimizar a potencia máxima. Este propulsor ofrece unha rápida aceleración dende parado, líder na súa clase ata 90 km/h. Sorprendeunos o seu bo rendemento e a súa velocidade máxima, contando que monta un propulsor de 125cc. Móvese con destreza nas rúas e en estradas abertas, a distancia entre eixes e a xeometría de dirección foron coidadosamente optimizadas. Isto fai que manexar este *scooter* sexa unha experiencia tecnolóxica, todo flúe con suavidade, o motor responde perfecto cun son grave e discreto, os freos e as suspensións son de sobresaliente e o seu ángulo de xiro permítenos manobras impensables. Na nosa proba puidemos comprobar con que soltura se desenvolvía polas rúas de Compostela á vez que en estrada aberta entregaba o mellor das súas calidades. Os dous discos, tanto o dianteiro coma o traseiro, cumpren perfectamente incluso en freadas extremas cun tacto moi suave. Unha vez máis o fabricante nipón sorprendeunos!

O seu consumo tamén nos deixou abraiados. No Honda Forza unha serie de tecnoloxías de baixa fricción conseguen unha impresionante economía de combustible de 2,2 litros aos cen quilómetros.

A distancia entre eixes foi coidadosamente optimizada

O cadro ten unha alta calidade

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

- Sistema Star/Stop anti-polución
- Cúpula frontal regulable en altura manualmente
- Proxectores dianteiros e traseiros con tecnoloxía LED e iluminación DAY/LIGHT
- Na guanteira lateral unha toma de corrente para dispositivos electrónicos
- Baixo o asento un grande oco con capacidade para 2 cascos integrais
- Horquilla dianteira telescópica de 33 mm e dobres amortecedores con muelles progresivos traseiros
- Roda dianteira de 15" apoiada por unha traseira de 14"
- Discos de gran diámetro, un na parte dianteira e outro na traseira, ambos equipados con sistema ABS.
- **Prezo: 4.799 euros**

Talleres Sprint

Mecánica en xeral
Lavado a man
Lavado de tapizados

BERSUS
Sánchez Freire 71
Conxo
981 94 11 86

STAR
SERVICIO TÉCNICO AUTOREPARACIÓN
TALLERES DEL AUTOMÓVIL

TALLER MECÁNICO
BLANCOSPORT
Viva el sport
981 582 814 - 649 316 635
Rúa Copérnico, 24
Polígono do tambre
Santiago de compostela

Talleres A Silveira
mecánica integral del automóvil
981 514 112 - 665 980 003
talleresasilveira@gmail.com
Camporrapado s/n, Boqueixón

GRILLE AUTOMOCION
Tu taller de servicio rápido
y mecánica en Compostela
981 549 531
Rúa de San Cristovo, 47 (O Eixo) Santiago de Compostela

Talleres BASTON
MECÁNICA EN GENERAL
Rúa Salvadas, 23 - Tfnos: 981 570 182/981 585 627
SERVICIO DE GRÚA PERMANENTE
Tfnos: 981 521 719 - 981 531 498
Especialistas en ABS e Inyección
Vehículos 4x4 y accesorios especiales
Preparación vehículos de competición
y accesorios racing

BOSCH Service
Bosch Car Service
Inyección de Gasolina
Inyección Diesel
Electricidad/Electrónica
Encendido
Frenos, ABS, ESP
Mecánica de mantenimiento
Mecánica motor
Sistemas de Refrigeración
La maquinaria más avanzada
en equilibrado de discos de freno
Servicio Oficial: FONOS y LUCAS
baston@adgruporegueira.es

TP talleres pontevea
TU TALLER DE CONFIANZA
Lugar Igrexa de Reis, 2
Telf. 981 809 053
Mob. 650 196 956
tallerespontevea@gmail.com
15883 Pontevea - Teo (A Coruña)

O coche da Alemaña democrática

Trabant

O Retro-Visor engalánase neste número para pechar o 2015 cun coche que é lendario, unha icona da cidade de Berlín e dun tempo, afortunadamente pasado: o da posguerra da II Guerra Mundial, o da Guerra Fría nunha Alemaña dividida en dúas, separada por un Muro, na que se abre un capítulo moi concreto da historia da automoción do país. O Trabant é o vehículo que motorizou á metade dunha nación, cun deseño interior e exterior espartano, e do que se fabricaron máis de tres millóns de unidades, sendo unha peza case de luxo, reservada para os grandes momentos da cidadanía do este, que no seu día a día se movía a pé ou en bicicleta maioritariamente. Acomódense no seu asento para facer un exercicio de memoria e de historia que nos leva a finais da década dos 50.

■ ROCÍO PEREIRA | TEXTO
■ SPRINT MOTOR | FOTOS

Nacemento na posguerra

Os tempos que se abren despois das contendas son sempre dolorosos e normalmente grises e a finais dos anos 50 Alemaña non era unha excepción. Trataba de repoñerse dos efectos da II Guerra Mundial, en plena Guerra Fría e a piques de erguerse o Muro de Berlín, que dividiría á capital en dúas partes opostas, que se deron as costas: a República Federal e a República Democrática, que foi parar a mans de Rusia, quedando o reduto occidentalizado da Berlín onde se falaba inglés, francés e ruso. Nesa parte soviética, pechada polo Muro da vergoña que a mantivo dividida ó longo de 30 anos, o goberno decide motorizar á súa poboación cun coche sinxelo, práctico e que debía ser moi económico. Foi en 1957 cando comeza a produción do Trabant P50 (P de "personenkraftwagen" –automóbil de turismo- e 50 polo seu motor de 500cc. Montaba unha mecánica de dous tempos e ofrecía 17cv, estando dispoñible en distintas versións: salón, familiar e furgoneta. Trabant significa "compañeiro de viaxe".

Fabricación de automóbiles en tempos difíciles

A finais dos anos 50 aparece a VEB: Sachsenring Automobilwerke Zwickau, unha antiga fábrica de Horch, coñecida pola produción de automóbiles de luxo, caros e de gran calidade, que se dedicou a fabricar coches dentro e fóra do bloque comunista, malia que son vehículos case descoñecidos fóra del: tratábase da saga Trabant, que en alemán significa "satélite", en referencia ó coñecido Sputnik. O Trabant nace nunha época complicada e o seu proceso de desenvolvemento non resultou doado, malia ó imperativo espartano que marcou a produción. Fabricouse condicionado pola escaseza de aceiro e de gasolina da súa época, na que proliferaron os coches pequenos, con motores económicos e moi pouco espazo. O proceso de montaxe era moi básico, facíase practicamente todo a man, cunha carrozaría de cartón e resina, sen luxos, cunha produción ineficiente que non daba abasto cos pedidos, nos que se foron abrindo listas de espera de anos para os posibles compradores. Mesmo hai quen di que podía tardarse 15 anos en recibir un dos automóbiles, cousa que non somos quen de confirmar a día de hoxe.

> "Considerado o automóbil comunista por excelencia naceu en plena Guerra Fría

Atrancos para os compradores

Se o desenvolvemento do coche era tarefa difícil, a compra no quedaba atrás na parte oriental. O mesmo acontecía na outra beira do Muro, onde conseguir un Volkswagen esixía tamén cumprir uns requisitos: había que ter 18 anos e solicitar un cupón de pedido. O arranxo das incidencias que se foran producindo no automóbil tampouco era pan comido. O coche non estaba pensado para calquera man e había moi poucos talleres e, neles, conseguir cita era unha odisea amais de que o reposto requirido podía tardar meses en adquirirse. Así que o enxeño e o boca a boca para amañar as deficiencias que se ían producindo, estaban á orde do día. É máis, hai quen di que o Trabant era o coche perfecto para aprender o funcionamento destas "maquinarias". Un funcionamento, por outra banda, sinxelo; con pouco que se soubese de mecánica podían cambiarse as pezas na casa, polo que a maioría de condutores levaba unha caixa de ferramentas no maleteiro.

Características técnicas

A base do Trabant, como todo neste modelo, era moi sinxela, incorporaba un motor bicilíndrico de 500-600cc e dous tempos, herdado dun deseño de antes da Guerra dos fabricantes de motocicletas DKW. Chegou a dar 18-26cv de potencia cunhas prestacións moi básicas. Con todo, cando se puxo á venda posuía elementos da alta tecnoloxía propia daquela época como unha suspensión independente, elementos de carrozaría feitos de material reciclado, tracción dianteira e chasis monocasco. O propulsor esta refrixerado por aire e, a falta de sistema de lubricación, o aceite botábase directamente no depósito de combustible, tendo en conta que as primeiras versións non tiñan medidor do nivel. Un depósito que se

> "Un símbolo de Berlín e da república democrática alemá que hoxe é peza de coleccionista

situaban sobre o propio motor. A súa simplicidade fíxoo, en cambio, duradeiro xa que os Trabant podían ter unha vida útil de case 30 anos, a expensas das distancias percorridas que sumase porque tamén se di que non superaban os 80.000 quilómetros. Non eran coches eficientes, consumían unha media de 7 litros de gasolina cada 100 quilómetros e tampouco eran veloces, xa que alcanzaban os 100km/h en 21 segundos e con moito esforzo chegaban ata os 112 km/h.

As versións do Trabant

A produción iniciouse en 1957 e mantívose ata 1962 na primeira versión, uns anos nos que se daba saída desde Sachsenring ós Trabant P50, P70 e P240. Non sería ata 1964 cando comezou a fabricarse o definitivo, o P60, cunha carrozaría nova, un motor de 600cc e 23cv de potencia. Catro anos máis tarde, en 1968, o motor rendía 26cv e chegaba ata os 108km/h. Tivo versións sedán, familiar, e mesmo descapotable e a máxima prestación que chegou a ofrecer foi unha versión con embrague pilotado, aínda que con cambio de marchas manual, para persoas con problemas de mobilidade. Tamén fixeron unha versión de carreiras, o Trabant 800RS, cun motor 0.8 e 65 cabalos de potencia. Así, na fabricación distínguense catro etapas principais: Trabant 500 (1957-1962), Trabant 600 (1962-1964), Trabant 601 (1963-1991) e Trabant 1.1 (1990-1991), que se mantivo case inalterable ó longo dos seus anos de produción, sendo a montaxe do motor 1.1 de catro tempos e 40cv do Volkswagen Polo a única modificación destacada, e ocorreu no ano 1990, un ano antes de que rematase a fabricación.

O final da produción

Mentres se prolongou o comunismo, ata o ano 1991, os Trabant eran moi populares, e coñecíanse tamén como Trabbi ou Trabi, pero ao chegar o modo de vida occidental, coa caída do Muro, moitos deles foron abandonados e quedaron relativamente esquecidos, xa que os coches da banda occidental non se parecían nada ós da parte oriental. A súa produción mantívose ata que caeu a URSS, cando xa se fixo inviable a súa produción sen subvencións públicas e deixou de comercializarse pese a que non desapareceu completamente. De feito, a nostalxia sempre é un sentimento que axuda á recuperación de automóbiles históricos e, a día de hoxe, non é raro ver algún Trabant restaurado por Berlín en mans de cidadáns e tamén empregado como atractivo turístico para percorrer a capital alemá; son os coñecidos Trabi-Safari que ofrecen viaxes por un prezo de entre 30 e 70 euros, en función do grupo e do traxecto que se elixa. Moitos están *tuneados*, outros convertidos en obxectos de arte ou simplemente en recordos da historia de Alemaña. Co tempo, converteuse nun modelo moi popular que algúns expertos estiman que serviu para demostrar o poder desa parte alemá para fabricar automóbiles. En todo caso, cómpre salientar que conseguiu vender máis de tres millóns de unidades e que se ergueu como un símbolo do comunismo alemán e da cidade de Berlín e que foi "compañeiro de viaxe" de moitos condutores naqueles tempos de posguerra.

Datos técnicos

Motor dianteiro de 2 cilindros en liña e carburador
Cilindrada: 595 cc
Potencia máxima: 26cv a 4.000 rpm
Transmisión: manual de catro velocidades
Suspensión dianteira independente
Suspensión traseira independiente, con ballesta transversal
Aceleración: 0 a 80 km/h en 20 segundos
Velocidade máxima: 105 km/h
Consumo: 5,5 l/100 km
Dimensións (longo/ancho/alto): 3.555/1.504/1.437 mm
Peso: 620 kg
Produción total: 3.132.240 unidades

Versión familiar do Trabi

O interior é totalmente "espartano"

STGO!
SANTIAGO DE COMPOSTELA
La actualidad de Compostela
Revista quincenal gratuita de Santiago
Si quieres recibir STGO! en formato PDF envíanos tu correo a: **lectores@revistastgo.es**

CALENDARIO DE PROBAS XANEIRO 2016

DATA	PROBA	ESPECIALIDADE	LUGAR	PROVINCIA	PAÍS
3 – 16 de xaneiro	Dakar 2016 Arxentina-Chile-Bolivia	Rally	Arxentina-Chile-Bolivia		Arxentina-Chile-Bolivia
3 de xaneiro	Festa moteira solidaria - Porto Santa María		Porto de Santa María	Cádiz	España
9-10 de xaneiro	VII Reunión moteira A Cabra Mocha – Barcelona		San Sebastián Montmajor	Barcelona	España
14-17 de xaneiro	XVI Concentración Moteira Motauros – Valladolid		Tordesillas	Valladolid	España
22-24 de xaneiro	Reunión moteira Quillos – Granada		Quentar	Granada	España

Outra forma de entender a vida

Citroën E-MEHARI

O Citroën E-MEHARI é un vehículo colorista, atrevido, completamente integrado no espírito da marca. Este coche é un guiño a unha icona, o Méhari de 1968, pero tamén vai máis aló: un convertible de 4 prazas optimista, 100% eléctrico, cun estilo moderno e desenfadado.

Deseño

O deseño exterior do E-MEHARI inscríbese perfectamente no posicionamento de Citroën. Nel atópanse os códigos estilísticos da marca,entre os que destacan a súa mirada expresiva formada por ópticas de dobre piso e un deseño único que transmite simpatía. Esta personalidade se complementa por un abano de cores que marcan tendencia. Catro cores de carrozaría: azul, laranxa, amarelo e *beige*. Dúas cores de teas: negra e vermella alaranxada.

O E-MEHARI retoma o espírito dunha icona da marca, o Méhari,tanto polo seu *look* como polo seu carácter, pero tamén por facilitar o lecer e pola súa practicidade. Do mesmo xeito que o Mehari, lanzado en 1968, o E-MEHARI é:

- Convertible cunha capota móbil que conta cunha pechadura mediante un sistema de cerre lateral escamoteable, con anchas ventás transparentes. Segundo as necesidades, pódese decidir descubrir a parte dianteira, a traseira, o lateral ou todo o conxunto.
- Dotado de catro prazas reais, cunha banqueta traseira abatible.
- Equipado cun chasis sobre elevado para permitir unha condución todocamiño.
- Realizado cunha carrozaría termoformada: un material plástico que non sofre a corrosión, non necesita mantemento de pintura e que resiste aos pequenos golpes grazas á súa elasticidade.
- Fácil de usar: lávase enteiro, por dentro e por fóra, cunha mangueira.

Tecnoloxía

O E-MEHARI destaca pola súa tecnoloxía. 100% eléctrico, ofrece unha tecnoloxía de batería froito da experiencia do Grupo Bolloré: as baterías LMP (*Lithium Métal Polymère*) permiten unha grande autonomía e ofrecen prestacións, fiabilidade e seguridade. As baterías LMP® distínguense pola súa elevada densidade enerxética e a súa seguridade de utilización. Permiten rodar a unha velocidade punta de 110 km/h e ofrecer unha autonomía de 200 km en ciclo urbano. Recárganse completamente en 8 horas cunha toma de 16A nas instalacións que o permiten (enchufes domésticos ou enchufes públicos de tipo Autolib) ou en 13 horas en tómalas domésticas con 10A de intensidade.

Comercializarase en Francia na primavera de 2016.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

DIMENSIÓNS

Lonxitude: 3,81 m

Anchura: 1,87 m

Altura: 1,65 m

Volume do maleteiro: de 200 dm3 a 800 dm3 (cos asentos abatidos)

MOTORIZACIÓN E BATERÍA

Potencia máxima: 50 kW

Potencia nominal: 35 kW

Batería Lithium Métal Polymère: 30 kWh

PRESTACIÓNS:

Velocidade máxima: 110 km/h

AUTONOMÍA:

Ciclourbano: 200 km

Ciclo extraurbano: 100 km

NEUMÁTICOS PERNAS
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

Honda Project 2&4 propulsado polo motor da RC213V

O Honda Project 2&4 propulsado polo motor da RC213V, fixo o seu debut no pasado Salón de Frankfurt. Este proxecto da marca xaponesa, que encarna o concepto de "artesanía creativa", fai honra á posición de Honda como primeiro fabricante de motores do mundo, xa que ofrece os seus produtos a máis de 27 millóns de persoas, entre automóbiles, motocicletas, equipos de forza, motores mariños e aplicacións aeroespaciais.

Como exemplo do contínuo esforzo que leva a cabo Honda para concebir unha experiencia de condución o máis envolvente posible, o Project 2&4 aúna as calidades únicas da marca en canto a mobilidade, tanto en dúas como en catro rodas. Este proxecto incorpora o motor da motocicleta de competición RC213V modificado para poder circular por estradas públicas. Ofrece a liberdade dunha moto e a maniobrabilidade dun coche. Incorpora un propulsor de catro tempos, V4 e 999cc que ofrece unha potencia máxima superior aos 215cv a 13.000 rpm, mentres que o seu par máximo de 118 Nm se alcanza a 10.500 rpm. A transmisión incorpora unha caixa de cambios DCT de seis velocidades.

O deseño da carrozaría e a situación do motor están inspirados no lendario monopraza de F-1 Honda RA272 de 1965. Ten unha lonxitude total de 3.040 mm, unha anchura de 1.820 mm e unha altura de 995 mm. Isto fai que o seu peso sexa de só 405 kg, o que maximiza a potencia do seu motor instalado en posición central que, xunto co centro de gravidade baixo, garante un nivel de resposta excepcionalmente alto.

A incrible sensación que se consegue co habitáculo aberto resulta aínda máis emocionante grazas ao asento do condutor, que queda suspendido dunha forma única xusto por encima da estrada. O deseño de "asento flotante" fai que o condutor se encontre o máis perto posible da acción, o que recorda á liberdade dunha moto.

HONDA CR-V DIÉSEL COMFORT POR 22.900 €

PVP recomendado en Península y Baleares para Honda CR-V 1.6 i-DTEC Comfort 120 CV (88 kW): 22.900 €: incluyendo IVA, transporte, aportación del Concesionario y marca, sobretasación por usado (antigüedad mínima de 3 meses) y Plan PIVE del Gobierno. Oferta sujeta a financiación de un importe mínimo de 10.000 € a un plazo mínimo de 24 meses a través de Honda Bank GmbH S.E. Consulte condiciones en su Concesionario. Sujeta a aprobación de la entidad financiera. Exento del impuesto de matriculación. *5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión) sin límite de km según condiciones contractuales a consultar a través de la Red de Concesionarios Oficiales Honda. No incluye pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consumo mixto (4,4l/100 km). Emisiones CO_2 (115g/km). Oferta válida este mes sujeta a financiación y vigencia del Plan PIVE.

5 Años de Garantía PIVE 8 HONDA Honda Finance España

Galcar.
Avda. Finisterre, 275. Tel. 981 27 04 05. LA CORUÑA. - Vía de la Cierva, 2-4. (Pol. Ind. Del Tambre). Tel. 981 52 17 70*. SANTIAGO DE COMPOSTELA.*
Ctra. de La Gándara, 294. Tel. 981 38 99 70. NARÓN-FERROL. *Contacte con nosotros para más información y solicitud de prueba.*

James Bond

Axente secreto con licenza para conducir grandes coches

■ ROCÍO PEREIRA | TEXTO ■ SPRINT MOTOR | FOTOS

O axente especial ó servizo da súa maxestade volve estar operativo na pantalla grande cunha nova versión da saga. En "Spectre", o 007 senta ó volante dun Aston Martin DB10 co que terá que sobrevivir a persecucións trepidantes; esas que tanto gustan ós seus seguidores. Os filmes son un auténtico pracer visual para as persoas amantes do automobilismo porque, en cada entrega, poden verse automóbiles que son un espectáculo e, o que o fai máis especiais, equipados con armas secretas das que o axente bota man cando é preciso. Non é un home de ideas fixas; cambiou moito de coche pero sempre saíu gañando nas súas predileccións a británica Aston Martin, en competición con Lotus, seguidos de lonxe por BMW. James Bond conduciu desde un Citroën 2CV ata un Aston Martin DB10, pasando por un tanque e un vehículo lunar; é dicir, ten levado coches imaxinados e imaxinables. No noso maxín debe caber a posibilidade de que o axente faga maxia e, de súpeto, o seu coche se transforme grazas a algún "gadget" que sempre consegue salvarlle o pelello ou a vida a Bond. Non están tódolos que son pero tódolos que están así que, pasen e vexan.

Un Jaguar "antimalotes"

Spectre, 2015

A última entrega é a que ofrece, se cabe, os modelos máis espectaculares por seren os máis novos e tecnolóxicos. O Aston Martin DB10 é o último superdeportivo británico, unha xoia desenvolvida especialmente para a película, polo que non poderemos velo nos concesionarios. Só o conduciu, de momento, o axente secreto aínda que sentará as bases de futuros modelos da marca alada, que produciu dez unidades, das que sete, que están valoradas en 32 millóns de euros, quedaron desfeitas durante a rodaxe. Nesta cinta, o coche do malo do filme é un Jaguar C-X75, outro deportivo que enche a pantalla coa súa presenza e cun papel estelar ao ser perseguido por Bond polas rúas de Roma.

Bond sentiuse cómodo co Ford Thunderbird

Os inicios da tradición automobilística

Para chegar a este punto, houbo un comezo e ese escribiuno o Sunbeam Alpine do primeiro título da saga: "007 contra o Dr. No", do ano 1962. A película tiña a Sean Connery como actor masculino protagonista no papel do 007 e serviu para converter a Ursula Andress nunha icona do cinema pola famosa escena, que seguro que recoñecen, na que sae da auga cun bikini branco. O coche era moi discreto, só tiña 80cv para un motor de 1,5 litros e non posuía ningunha arma secreta, pero ten a honra de iniciar unha tradición de éxito. Non foi unha cuestión planificada senón máis ben ó contrario: era o automóbil dun dos habitantes da illa onde se rodaron as escenas nas que aparecía; non había outro deportivo dispoñible e converteuse no modelo elixido. Na seguinte película apareceu un Bentley Mark IV, o primeiro modelo da casa lanzado despois da II Guerra Mundial, que dispoñía de teléfono no interior, toda unha sorpresa para unha longametraxe dos anos 60. Na terceira película chega a marca que será a referencia da saga: Aston Martin. En concreto o DB5 aparece en seis filmes, logo dun acordo entre a casa e a produtora co fin de relacionar o mellor axente dos Servizos Secretos da Súa Maxestade cun símbolo da automoción británica. O coche foi seleccionado como o oficial de Bond e foi equipado con varios *gadgets* para convertelo nun "supercoche". Aston Martin producía unidades especificamente para as rodaxes e de tódalas que fixeron só sobreviviu unha, que foi vendida a un coleccionista estadounidense e que no ano 2010 acadou a cantidade de 4,1 millóns de euros nunha poxa.

Un Lotus preparado para actuar en calquera terreo

Citroën 2CV en "Só para os teus ollos"

O clásico da casa francesa, vestido de amarelo aparece na película número 12 do ano 1981, con Roger Moore como Bond por quinta vez. Din os cinéfilos que o coche non encaixa na saga polo feito de que non está dotado de tecnoloxía, entre outras cuestións, e non é un coche que se cinga ós canons de beleza do filme. De feito, para encaixar aparece enormemente modificado.

Lotus Esprit de "A espía que me amou" (1977)

Seguro que se o viron non o esquecen, un coche anfibio con forma de cuña que se lanzou en 1976 e que aparece conducido por Roger Moore na décima película da saga. Somérxese no mar, para susto dos seguidores, e acaba converténdose en submarino e ademais é quen de superar en velocidade a un helicóptero. Cousas de 007. Tamén sufriu algún contratempo o Renault 11 de "Panorama para matar" (1958) ó partirse en dous anacos logo de caer por unhas escaleiras de París e quedar nun estado tan penoso que só serviu para ser trasladado directamente ó despezamento.

Ford Thunderbird e outros non británicos

É un dos superdeportivos, dos poucos da saga James Bond, que non ten orixe británica, xa que polo seu sangue corre ADN cento por cento norteamericano. Con todo, apareceu en "Thunderball" con Sean Conney como axente secreto no ano 1965 e, máis tarde, en 2002 en "Morre outro día". O BMW Z3 que pilota o axente en "Goldeneye" do ano 1995 marcou un antes e un despois ó ser o primeiro "estranxeiro" protagonista na saga ás mans de Pierce Brosnan. Tiña mísiles integrados tralos faros, un sistema de freos adicional mediante un paracaídas e un radar-escáner no cadro de mandos. O AMC Matador sae no filme "O home da pistola de ouro", xenerosamente representado, case como auténtica personaxe xa que practicamente todos, os bos, os malos e os policías conducían os coches deste fabricante hoxe desaparecido. O seu principal valor era a capacidade de voar, aínda que en realidade tratábase dunha maqueta con mando a distancia que pasaba case desapercibida ós ollos dos espectadores.

A representación de Aston Martin

A casa británica é unha personaxe máis da franquía James Bond; tense lucido na pasarela da pantalla grande en practicamente tódalas cintas. En ocasións, formando tándem de inimizade con Jaguar. Puidemos velo, por exemplo, en "Morre outro día", do ano 2002, cando o axente secreto 007 conducía un Aston Martin Vanquish por Islandia, que podía converterse en invisible e coas armas necesarias para defenderse dun Jaguar contra o que loita sobre o xeo, ó estaren dotados desta capacidade incrible se pensamos en termos de realidade. O enfrontamento entre as marcas volveremos velo na versión máis recente da saga. Por outra parte, os modelos da casa británica teñen experimentado toda clase de aventuras e desventuras nas mans de 007, coa sorte, iso si, de saír airosos sempre. En "Casino Royale" o Aston Martin DBS tivo que dar sete voltas de campá por esixencias do guión. E nada pasou. En "Alta tensión" aparece o Aston Martin V8, presentado no mercado como o primeiro superdeportivo de Gran Bretaña, facendo valer o ruxido do seu motor para chamar a atención dos espectadores a quen gustaba a súa capacidade de acadar os 275 km/h e a súa capacidade de vencer ó Ferrari Daytona. Por se isto fose pouco, ía equipado con foguetes e un turbo para acelerar aínda máis rápido. O DB5 é o máis empregado e o DBS V12, herdeiro do Vanquish, cun motor V12 6.0 de 510cv baixo o capó era perfecto para as persecucións.

Outros vehículos de 007

Desde o Ford Anglia de "Dr No" (1962), James Bond levou incontables coches de moitas marcas: Maserati biturbo, Chevrolet Corvette, Audi, Rolls-Royce, Renault Fuego Turbo, Dodge, Alfa Romeo GTV6, Mercedes 250 SE, Willys Jeep, Range Rover Convertible, Peugeot 504, Ford Mustang, Mercedes 600 de 1969, Toyota 2000 GT, Citroën Traction Avant, Plymouth Savoy...

"Estes son algúns dos automóbiles que o axente 007 empregou ó servizo da Súa Maxestade

"A británica Aston Martin é a casa preferida do axente

"Os coches de James Bond son un atractivo máis dos 24 filmes rodados en 53 anos de saga cinematográfica

IV Rali Ourense Ribeira Sacra

Ares gañou o rali, Pais o campionato

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

Clasificación final

Nº	Piloto	Vehículo
1	Iván Ares	Porsche 997 GT3 2010
2	Pedro Burgo	Porsche 997 GT3 2010
3	Joan Carchat	Mitsubishi Lancer EVO
4	Alejandro Pais	Mitsubishi Lancer EVO
5	Félix Macías	Subaru Impreza STI
6	Iago Caamaño	Ford Fiesta R5
7	Miguel Paredes	Renault Clio R3 MAX
8	Jorge A. González	Opel Adam R2
9	Javier Martínez	Renault 5 GT Turbo
10	Pablo Pazó	Ford Escora MK1

Con comodidade e sen ter que apertar ao máximo, o coruñés Iván Ares asinou a cuarta vitoria no galego de ralis 2015. O de Cambre, cando competiu este ano no autonómico, non tivo rival: catro ralis, catro vitorias.

Primeira comparecencia para Pedro Burgo co seu novo Porsche, estreado días atrás como coche "00" no ralisprint asturiano de Castropol. O lucense foi dono e señor da segunda praza, pero non puido inquedar nunca ao vencedor final.

Veu a Ourense a axudar ao seu compañeiro de equipo e acabou conseguindo o chanzo máis baixo do podio. Boa carreira do mundialista Joan Carchat, terceiro co seu Lancer EVO X e primeiro do grupo A.

Primeira comparecencia nun rali do galego dos vehículos R5, usados desta volta por Tino Iglesias e Iago Caamaño. Mentres o primeiro abandonaba por mor dunha saída de estrada, o segundo acadaba a sexta praza final co Fiesta de RMC.

Boa performance de Félix Macías e Mónica Álvarez, que como acontecera no San Froilán, foron os mellores da oferta Top Ten Pirelli.

Dende que Meira tivese problemas matinais o rali foi tranquilo para os irmáns Pais. Non tomaron riscos, rematando cuartos e proclamándose campións galegos 2015.

Despois da súa boa recuperación na segunda mitade do ano Alberto Meira chegaba a derradeira cita con posibilidades de volver a ser campión galego de ralis. Diversos problemas mecánicos no primeiro bucle do sábado tumbaron as súas opcións, podendo tan só rematar decimoitavo.

Poucas comparecencias, pero sempre moi bos resultados. O local Miguel Paredes "Miúdo", co seu efectivo Clio, foi quen de situarse na sétima praza final nunha proba con inscrición de cantidade e calidade.

Rapidez e espectáculo. Marcas da casa de Javier Carracedo, noveno na chegada e primeiro do grupo X.

Poucos son os coches que compiten no grupo N ou de serie. Na derradeira manga do galego de ralis a vitoria correspondeu ao ourensán Diego Félix, cun Lancer EVO IX.

Cun Escort no que se notan os anos, o vigués Pablo Pazó, copilotado por Francis Lema, asinou unha magnífica carreira, clasificándose décimo e mandando con man firme no grupo H.

Vitoria e título para Fernández Santoro na opción AMF.

Os resultados dados neste rali deron o Volante FGA a Héctor Forneiro.

Os irmáns Rodríguez Bugarín lideraron a variante Seguro x Días co seu Abarth Punto EVO.

Estrea do Opel Adam ex-oficial en mans do ourensán Jorge González "Rantur". Apostando agora por este R2 o local adaptouse a súa nova unidade para asinar a oitava praza final.

A Copa Stark Box decidíase nesta manga, recaendo finalmente no lucense Pérez Fojón.

www.codigocero.com

DIARIO DE NOVAS TECNOLÓXICAS DE GALICIA

Sigue a última hora de todo o que che interesa en materia de I+D+i. O noso boletín diario é o de maior difusión por subscrición en Galicia, tal como o amosan os máis de 3.000 subscritores que reciben no seu correo electrónico un resumo de xeito gratuíto do máis destacado en materia de novas tecnolóxicas.
A que agardas? Subscríbete XA!

Síguenos en:

Jaguar volve á competición

Jaguar anunciou a súa volta á competición internacional. No outono de 2016 Jaguar entrará como fabricante na terceira tempada do emocionante campionato de Fórmula E da FIA co seu propio equipo. A Fórmula E é o primeiro campionato internacional de monoprazas do mundo para automóbiles eléctricos.

Focus Red e Black Edition

Ford lanza os elegantes Focus Red Edition e Black Edition con dinámicos deseños de contraste de cor para modelos *wagon* e cinco portas. O Red Edition conta cun exterior en Vermello Race e teito en cor Negra Panther, cubertas de retrovisores e ribete de grella en negro. O Black Edition inviste esta combinación de cores. Os interiores foron mellorados con acabado en fío Vermello Race cosido para os asentos dianteiros deportivos, o volante de coiro, as alfombrillas, a panca de cambio e o freo de man; tamén se engadiron pedais deportivos de aceiro inoxidable. O chasis deportivo mellora a experiencia de condución; as opcións de motorización inclúen o motor de gasolina EcoBoost 1.5 litros de 182cv e o diésel 1.5 TDCi de 120cv.

Superslot, un bonito agasallo de Nadal

O Nadal é unha época de ilusións e agasallos para a que *Superslot* propón algúns dos seus modelos, por exemplo o McLaren Honda F1 2015 de Fernando Alonso, o Aston Martin Vantage GT3 Gulf ou o BMW Z4 GT3 de Hatsune Miku.

O prezo de cada un destes deportivos é de 40 euros.

O C_42 vístese de festa para o Nadal

Citroën ilumina o seu escaparate dos Campos Elíseos coa súa exposición "[Re]Mix Special Winter". Nun ambiente festivo, o público poderá gozar da fachada decorada en vermello e branco, en liña coa iluminación da avenida dos Campos Elíseos. O espírito de Nadal está presente en cada piso do C_42, dende o espazo Racing ata o último piso, onde un trampolín espera aos visitantes que poden facer unha foto-lembranza do seu salto.

Durante o tempo que dure a exposición poderase ver no C_42 o Citroën Aircross, un *concept* desvelado na primavera de 2015, que mostra a visión dun SUV da marca francesa e ilustra a súa nova filosofía.

Yamaha Sports Ride

Yamaha volve presentar un prototipo deportivo que destaca pola súa gran lixeireza grazas á utilización do carbono, o Yamaha Sports Ride Concept. A marca xaponesa presentou en Tokio a súa visión dun deportivo bipraza. O chasis foi creado polo enxeñeiro de McLaren, Gordon Murray, que consegue que a masa total quede en 750 kg. Segundo Yamaha, este tipo de estrutura poderase utilizar no futuro para todo tipo de modelos, desde urbanos ata grandes SUV.