

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

193
septiembre
2024



trasteros
CORNELLÀ self storage

TRASTEROS EN ALQUILER

935 255 631

WWW.TRASTEROSCORNELLA.COM

Carrer de l'Oliverar, 21 | 08940 | info@trasteroscornella.com

Periódico mensual de motor **GRATUITO** • Noticias • Seguridad Vial • Información de proximidad • Medio ambiente • Deportes • ...

Maserati GT2 STRADALE 640 CV

(mas información en contraportada)



NOVA OBERTURA!

Autonetoil Hospitalet



Atenció
personalitzada



Obert
24 hores



Combustible
d'alta qualitat



Nova benzinera Quality low cost
Carrer de la Renclusa, 36, 08905
L'Hospitalet de Llobregat (Les Planes)

Taller de Rótulos precisa:

- Rotulista/Montador

Enviar curriculum o llamar sanju@san-ju.com 93 630 54 02

Carrer Múrcia, 14 Sant Boi de Llobregat

Busco 619 900 979
piso de Alquiler

Mitos

FN M-70 "Sahara", 1926, 350cc



La marca belga FN, "Fabrique Nationale d'Armes de Guerre", empezó su actividad como fabricante de armas en 1989. Pero del mismo modo que otras empresas de la época, probó suerte durante algunos años en el negocio de las motocicletas. Esto ocurrió en 1901, cuando lanzó al mercado su primera bicicleta con motor. Poco a poco, los modelos fueron evolucionando, aumentando cada vez más las potencias de sus motores, lo que incrementaba notablemente las ventas.

En los años 20, uno de los pilares de la producción de FN fue la M-70, el modelo que ocupa este reportaje, una motocicleta pequeña, sencilla y de bajo coste. Obra del ingeniero Guinsburg, no se trataba de ningún modelo extraordinario, ni vanguardista, ni sofisticado, pero se caracterizaba por ser muy robusto y fiable gracias a su motor monocilíndrico de válvulas laterales y 346cc, que le permitía llegar a los 90km/h. Su bastidor era prácticamente idéntico al de las primeras bicicletas y no disponía de ningún sistema de iluminación, ya que en aquella época la luz de gas era un accesorio opcional.

Para demostrar que los puestos militares africanos podían enlazarse mediante motocicletas, FN organizó en 1927 la expedición Bruselas-Dakar, convirtiendo el modelo M-70 en la primera moto que atravesó el desierto africano. Una gesta que no sólo le sirvió para ganarse el apodo de "FN Sahara" si no que también provocó un aumento considerable en las ventas, llegando a los 41.000 ejemplares cuando dejó de fabricarse poco antes de que estallase la Segunda Guerra Mundial.

En España fue un modelo muy popular, que se vendía al precio de 300 pesetas.

Ante la aparición de las primeras japonesas, FN abandonó definitivamente la producción de motocicletas en 1962, centrándose exclusivamente en la fabricación de armas y reactores.

Foto y texto: Museo Moto Bassella

Matrículas del Mundo

CURAÇAO



Curaçao se independizó de las Antillas Holandesas el 10 de octubre de 2010, aunque se mantiene bajo el control de Holanda. En mayo de 2009 se adoptaron las que son las matrículas actuales, que tienen un diseño de caracteres en negro sobre fondo blanco, con la bandera en la parte superior junto al nombre del país, y en la parte de abajo tiene un dibujo de las casas típicas.

El formato es de una letra seguida de varios números. La primera letra varía en función del tipo de vehículo que sea.

LESOTHO



Las matrículas antiguas de Lesotho eran de color negro con caracteres blancos. En la parte izquierda aparecía una 'L', inicial del país, y posteriormente una letra y 4 dígitos. Después de que estas placas finalizasen su producción en 1979, entraron en vigor las que existen en la actualidad, que son de fondo blanco con caracteres azules, excepto del vehículos del Gobierno, que tienen fondo blanco con caracteres rojos. A la izquierda se muestra el escudo de Lesotho, una pegatina que se renueva cada cinco años. Después de esta pegatina hay una letra, y finalmente cuatro números.



Serveis d'urgència:

Emergències:112
 Emergències mèdiques:061
 Protecció Civil:112
 Bombers de la Generalitat:085
 Cos Nacional de Policia:091
 Mossos d'Esquadra:088

Guàrdia Urbana:

Cornellà de Llobregat: 933 771 415
 Esplugues de Llobregat:092
 Sant Feliu de Llobregat:092
 Sant Just Desvern:092
 Sant Joan Despí:934 806 010
 Molins de Rei936 688 866
 Palletjà936 630 102
 St Vicenç dels Horts ...936 566 161
 St Andreu de la Barca 936 356 410
 Cervelló93 660 27 00
 Corbera de Llobregat .93 668 80 00
 La Palma de Cervelló .639 386 163
 El Papiol93 673 20 00
 Torrelles de Llobregat .93 689 10 00
 Vallirana93 683 00 00
 Sant Boi93 640 01 23
 Viladecans93 659 40 24
 El Prat de Llobregat ...93 478 72 72
 Guàrdia Civil:062
 Creu Roja:934 222 222
 (Coordinació d'emergències)

Altres serveis:

Inf. Meteorològica:932 211 600
 TMB:933 187 074

Motoclubs del Baix Llobregat:

Grup Motor Molins: ..936 685 853
 Moto Club Corbera: ..936 501 589
 Moto Club Esplugues: 933 725 616
 Moto Club Gavà:936 382 010
 Moto Club Mai hi som tots (St. Esteve Sesrovires):937 714 302
 Moto Club Torrelles: .936 890 565

Agenda



- 22 Setembre Moto GP India: Buddh International Circuit.
- 22 Setembre F1 Singapur
- 22 Setembre FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Zuera
- 22 Setembre Trial de Girona
- 26-29 Setembre WRC Chile
- 29 Setembre Moto GP Indonesia: Lombok
- 29 Setembre FCM Campionat de Catalunya d'Enduro al Berguedà
- 6 Octubre Moto GP Japón: Motegi
- 5 y 6 Octubre Campeonato de España de Trial - CAMPRODÓN - Girona
- 29 Setiembre FCM Campionat de Catalunya de Trial Open al Port de La Selva
- 28 y 29 de setembre International GT Open 2024
- Festival de la Velocidad 2024 Circuit de Barcelona Catalunya, Montmeló
- 11-12 y 13 Octubre Festival de la Velocidad 2024
- Circuit de Barcelona Catalunya, Montmeló

Parece que fue ayer



24 de septiembre de 1948. Soichiro Honda funda en Hamamatsu (Japón) la Compañía Honda, fabricante de automóviles, motos y ciclomotores

17 de septiembre de 1960. Nació en Londres el piloto de F1 Damon Hill. Campeón del mundo en 1996 es hijo del dos veces campeón del mundo de F1 Graham Hill

10 de septiembre de 1966. Nació en Rellinars (Barcelona) Jordi Tarrés. Piloto de Trail y siete veces campeón del mundo al aire libre y uno de los pilotos que revolucionó el mundo del trial.

28 de septiembre de 1968. Nació en Vantaa, Finlandia, Mika Pauli Häkkinen, campeón del mundo de F1 en 1998. Tras su retirada de la F1 corrió el campeonato alemán de turismos hasta 2007

4 de septiembre de 1983. El piloto valenciano Ricardo Tormo vence en la categoría de 50cc en el Gran Premio de San Marino de Motociclismo celebrado en el circuito de Imola (Italia)

9 de septiembre de 1990. El brasileño Ayrton Senna (McLaren-Honda) gana el gran premio de Italia de F1 celebrado en el circuito de Monza.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de los anuncios publicados en esta publicación periódica, por cualquier medio o procedimiento, sin para ello contar con la autorización previa, expresa y por escrito del editor.

Llobregat Motor
 www.llobregatmotor.com



Periodico MENSUAL y GRATUITO repartido en:

Cornellà, Sant Joan Despí, Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Feliu, Molins de Rei, Sant Boi, Viladecans y El Prat de Llobregat.

Redacción: info@llobregatmotor.com

Departamento Comercial:

alberto@llobregatmotor.com

Edita

ARACAT PUBLICIDAD

08940 Cornellà de Llobregat (Barcelona)

Tels. 619 900 979

alberto@llobregatmotor.com

Depósito. Legal: B-12127-2012

El Gobierno aprueba un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos

El Consejo de Ministros ha aprobado un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos que actualiza una norma que tiene ya tres décadas de antigüedad para adecuarla a las actuales legislaciones europeas y homogeneizar los tratamientos y beneficios que se dispensarán a los vehículos clasificados como históricos en los distintos países.

La nueva regulación, impulsada por los ministerios de Interior y de Industria y Turismo, tiene como objetivo evitar que el tratamiento normativo español, desigual con respecto a otros países europeos, pudieran favorecer la salida o pérdida de vehículos históricos hacia otros lugares fuera del territorio español.

El nuevo reglamento, que entrará en vigor el próximo 1 de octubre, insta a los ayuntamientos a que, en el ejercicio de sus competencias para la regulación de los usos de las vías urbanas y para la restricción de la circulación a determinados vehículos en dichas vías por motivos medioambientales, establezcan fórmulas en sus ordenanzas municipales que permitan la circulación a aquellos propietarios que hacen un uso esporádico o no habitual de sus vehículos históricos.

Se exime de ITV periódica a aquellos vehículos históricos con antigüedad superior a 60 años, mientras que para los ciclomot-



res clasificados como históricos la exención es total, sin perjuicio de que, en ambos casos, los propietarios de dichos vehículos tienen la facultad de optar por las ITV voluntarias.

Destaca la introducción de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos, entidades que evaluarán los vehículos que se pretenden clasificar como históricos y emitirán los informes técnicos y certificados en los casos previstos en el reglamento. Estas nuevas entidades realizarán una labor similar a la que corresponde ahora a los laboratorios oficiales de rango autonómico.

El nuevo reglamento define la matriculación ordinaria para especificar que se incluyen en la misma los ciclomotores y los vehículos agrícolas, entre otros. Asimismo, se define el "uso ocasional" como la circulación del vehículo histórico que no exceda de 96 días al año.

TREINTA AÑOS DE ANTIGÜEDAD

Para que los vehículos puedan considerarse históricos, de forma similar a la regulación actual, deberán cumplir, al menos, uno de los siguientes requisitos:

Haber sido fabricado o matriculado por primera vez hace 30

años como mínimo, haber dejado de producirse su tipo específico y estar en su estado original, sin haber sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características o componentes principales. Como novedad, se exige también que estén en un correcto estado de mantenimiento y conservación.

Los incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, o declarados de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento con trascendencia histórica.

El nuevo Reglamento suprime la posibilidad de que los llamados vehículos de colección puedan clasificarse como históricos.

Se regulan dos nuevos procedimientos de clasificación de los vehículos históricos: uno que podría denominarse "abreviado", al que pueden acogerse aquellos vehículos matriculados en España que tengan una antigüedad de al menos 30 años, que se encuentren en circulación y con su ITV en vigor (Grupo A), y otro procedimiento al que deberán someterse aquellos vehículos que no cumplan

El uso de los vehículos históricos será ocasional y en ningún caso como medio de transporte cotidiano para minimizar su impacto medioambiental

estos requisitos, que será algo más complejo, suprimiéndose en cualquier caso la fase de catalogación por haberse demostrado innecesaria (Grupo B).

El nuevo Reglamento también regula las normas de circulación de los vehículos históricos. Establece un límite de velocidad de 80 km/h para los vehículos históricos que por diseño no dispongan de cinturones de seguridad en las plazas delanteras y prohíbe que en vías interurbanas los menores de edad de estatura igual o inferior a 135cm vayan en vehículos históricos que carezcan de cinturones de seguridad o en los que no sea posible instalar sistemas de retención infantil.

El uso de los vehículos históricos será ocasional y en ningún caso como medio de transporte cotidiano para minimizar su impacto medioambiental, y se prohíbe con carácter general la utilización de los vehículos históricos para realizar transporte público de viajeros o de mercancías y para actividades agrícolas o de obras y servicios.

Los ministerios que han impulsado el nuevo Reglamento esperan que un impacto económico positivo, puesto que la norma permitirá que haya más profesionales y empresas dedicados a la actividad de restauración de este tipo de vehículos, así como que aumente la actividad de compra-venta.

Fuente: Ministerio del interior



GRAN REGAL
EL COMERÇ LOCAL
DONA VIDA
ALS BARRIS

23^a
Fira Despí
5 d'octubre de 2024
EIX COMERCIAL BARRI CENTRE

VARIETAT

GRATIS
AMABILITAT,
QUALITAT
I TRACTE PERSONAL

**Con
fian
ça**

la ciutat que
m'estimo

molt comerç

Diputació
Barcelona

AJUNTAMENT DE
SANT JOAN DESPÍ

El Servei Català de Trànsit posa en marxa un sistema pioner per alertar de la presència d'animals a la calçada

El dispositiu avisador de fauna salvatge funciona amb càmeres d'intel·ligència artificial i s'ha instal·lat a l'N-260 a l'Alt Empordà

El Servei Català de Trànsit (SCT) ha posat en funcionament aquesta setmana un sistema pioner que alerta els conductors de la presència de fauna a la calçada. Aquest sistema de detecció d'animals a la via, instal·lat al punt quilomètric 54 de l'N-260 a Cabanelles, serveix per avisar, de manera dinàmica, els usuaris de la irrupció d'animals a la carretera o als vorals/marges, i és una eina de millora de la seguretat viària.

El director del Servei Català de Trànsit, Ramon Lamiel, ha presentat el dispositiu aquest matí a peu de carretera i ha destacat que "l'objectiu d'aquesta tecnologia, que no deixa de ser un sistema de velocitat variable, no és evitar que l'animal entri a la via. L'objectiu és el conductor, que estigui informat de la presència de l'animal, i que sigui ell qui modifiqui la seva conducta. És a dir, que redueixi la velocitat per garantir la seva seguretat i també la de l'animal".

D'altra banda, la subdirectora de Gestió del Trànsit, Lourdes Puigbarraca, ha remarcat que "a diferència d'altres senyals estàtics que adverteixen de la possible presència de fauna, aquest sistema és dinàmic i s'activa i emet un senyal d'avis només quan l'animal està realment dins la via". A més, Ignasi de Dalmases, cap de l'Àrea Regional de Girona del Cos d'Agents Rurals, ha afirmat que "des d'Agents Rurals hem assessorat a l'hora de decidir la ubicació d'aquest sistema. Aquest tram no es cobreix per atzar, sinó perquè és ideal per instal·lar-hi aquests avisadors".

Davant de l'augment de la sinistralitat per la presència de fauna salvatge, l'organisme ha instal·lat

aquesta prova pilot del dispositiu que funciona amb càmeres d'intel·ligència artificial en aquest tram de l'Alt Empordà, en què els Agents Rurals han detectat una presència intensa d'ungulats.

Aquest sistema avisador de fauna alertarà visualment els usuaris quan un animal travessi la carretera de manera sobtada per tal de prevenir la sinistralitat, tant per evitar topades directes dels vehicles amb les bèsties com manobres brusques evasives que pugui derivar en accidents de trànsit greus. Aquest projecte s'emmarca en les inversions en sistemes intel·ligents de transports (ITS) del Servei Català de Trànsit i la implantació de la velocitat variable en diferents contextos de la mobilitat.

Aquests panells estaran per defecte inactius, tret quan les càmeres detectin l'entrada d'un animal a la via

EN QUÈ CONSISTEIX EL SISTEMA?

L'avisador de fauna que ha posat en marxa l'SCT consisteix en càmeres equipades amb sensors que vigilen la carretera en tots els sentits de circulació i també l'entorn de la infraestructura per detectar i enregistrar la presència d'animals. En cas que el sistema en detecti, mitjançant tecnologia IA es genera un avís que posa en marxa els panells lluminosos a peu de carretera per alertar els conductors amb un



senyal de perill de la presència d'animals i la necessitat de reduir la velocitat als vehicles que estiguin circulant.

Per tal d'evitar confusions, aquests panells estaran per defecte inactius, tret quan les càmeres detectin l'entrada d'un animal a la via que llavors s'encendran. Convé destacar que un cop instal·lades les càmeres amb intel·ligència artificial que s'alimenten energèticament amb plaques solars, hi ha hagut un període de proves de sincronització i validació del sistema.

Els elements principals que permeten el funcionament d'aquest sistema de detecció i avis de fauna a la xarxa viària són:

SENSORS PER A LA DETECCIÓ D'ANIMALS

El sistema de detecció que s'utilitza en aquesta prova pilot és l'anàlisi d'imatges de vídeo mitjançant un sistema d'intel·ligència artificial (machine learning i deep learning)

capaç de detectar animals a la via i als voltants més immediats d'aquesta. Concretament la zona delimitada amb la probabilitat més alta de pas d'animals té unes dimensions aproximades de 270 m de llarg i 60 m d'ample.

Amb aquest objectiu de la detecció de fauna s'han instal·lat a la infraestructura dues càmeres per poder monitoritzar de forma continuada la zona de pas d'animals propera a la via. El sistema detecta la irrupció de fauna tant diürna com nocturna a través d'uns sensors tèrmics i permet l'enregistrament en vídeo, així com l'enviament de les imatges via 3G/4G al centre de control per a l'emmagatzematge i anàlisi.

SENYALS DINÀMIQUES D'ADVERTÈNCIA

La carretera s'ha equipat amb senyalització variable vertical (panells Full Matrix RGB), un panell en cada sentit de la circulació, per tal d'alertar els conductors de la pre-

sència d'animals a la via. Els senyals lluminosos d'advertència s'activen i s'encenen de forma dinàmica quan el sistema de sensors detecta animals.

Els senyals marquen el perill per la presència d'animals combinat amb una reducció de velocitat de la via per augmentar la seguretat viària. El límit del tram és 90 Km/h i quan s'activi el sistema la velocitat es reduirà com a mínim 20 km/h.

SISTEMA D'ALIMENTACIÓ

El sistema de detecció i senyalització de l'avisador de fauna instal·lat a l'N-260 és autònom i s'alimenta energèticament amb panells solars i bateries.

Abans que finalitzi aquest 2024, el Servei Català de Trànsit estendrà aquest sistema avisador de fauna salvatge a dues ubicacions viàries més de l'Alt Empordà, concretament a l'N-260 a Garriguella i a l'N-II a Pontós.

Font: Servei Català de Trànsit

PiRétols
Retolació i impressió digital
www.piretols.es
611 40 40 75

Más de 500 conductores detectados cada día tras haber ingerido alcohol u otras drogas

La Dirección General de Tráfico llevó a cabo entre el 19 y el 25 de agosto una nueva campaña especial de vigilancia y control de alcohol y drogas en la que los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron a un total de 225.946 conductores, (14.000 más que en la campaña del pasado año) de los que 3.801 dieron positivo en alcohol y/o drogas.

Esto supone que 543 conductores fueron detectados cada día al volante tras haber consumido alcohol y/o drogas, la mayoría de ellos (el 89,3%) tras un control preventivo y el resto por infracciones, accidentes o por presentar síntomas.

Hay que recordar que los controles preventivos son una herramienta fundamental para detectar a aquellos conductores que se ponen al volante tras ingerir alcohol u otras drogas, poniendo en peligro no solo su seguridad, sino la del resto de usuarios de la vía.



cias para su posterior traslado a la autoridad judicial, por conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Como viene siendo habitual, entre las drogas más consumidas están el cannabis (1.203 casos), la cocaína (565 casos) y las anfetaminas (233 casos).

Según recoge la Fiscalía de Seguridad Vial en su memoria anual, en 2023 se dictaron 50.071 sentencias por conducir con exceso de alcohol (tasa superior a 0,60mg/l en aire o 1,2 gr/l en sangre) o bajo la influencia de drogas.

IMPORTANCIA DE ESTAS CAMPAÑAS

Estas campañas no solo sirven para detectar a aquellos que infringen la ley, sino también para alertar y concienciar de todos aquellos conductores que, aun no siendo denunciados por no superar la tasa máxima permitida, sí se ponen al volante de un vehículo habiendo ingerido alcohol.

En esta ocasión, en los controles realizados, 4.570 conductores fueron detectados con tasas inferiores al límite máximo permitido. De ellos, 4.216 fueron detectados en los controles preventivos, 303 por una infracción, 49 tras un accidente y 2 por presentar síntomas.

Como dice el slogan de la campaña de concienciación de este verano, "a la carretera no le importa cuánto has bebido. Solo cero tiene cero consecuencias". El alcohol sigue siendo el segundo factor concurrente de los siniestros mortales con el 26% de los fallecidos.

COLABORACIÓN DE POLICÍAS AUTONÓMICAS Y LOCALES

Como viene siendo habitual en las campañas que lleva a cabo la DGT, la colaboración de las policías locales y autonómicas ha sido muy importante, ya que los controles de alcohol y drogas se han realizado tanto en vías interurbanas como en urbanas. Los datos de estas policías todavía se están procesando y habrá que sumarlas a las presentadas en esta nota.

Pese a que la campaña ha finalizado, los agentes de Tráfico de la Guardia Civil continuarán realizando controles de alcohol y drogas a los conductores a cualquier hora del día y en cualquier carretera con el objetivo de disuadirlos de conducir.

ALCOHOL

Respecto a las pruebas de detección del alcohol, durante los siete días se han realizado 221.752 pruebas y 2.156 conductores dieron positivo. De ellos, 1.930 fueron detectados en controles preventivos, 108 tras haber cometido una infracción, otros 107 por estar implicado en un accidente y 11 más por presentar síntomas evidentes de ingesta de esta sustancia.

De los 2.156 conductores que dieron positivo, a 221 se les han instruido diligencias para su posterior traslado a la autoridad judicial por superar la tasa de 0,60 mg/l en aire espirado. Además, contra otros 12 conductores se han abierto diligencias y han sido puestos a disposición judicial por negarse a realizar las pruebas de alcoholemia.

OTRAS DROGAS

En lo referente a las drogas, de las 4.194 pruebas de detección de drogas que se realizaron a conductores, 1.645 resultaron positivas en los test indiciarios, de ellos, 1.466 detectados en controles preventivos, 104 tras haber cometido una infracción y 75 por estar implicado en un accidente.

De los 1.645 conductores que dieron positivo a drogas, a 6 de ellos se les instruyó diligen-

P

PÀRQUING CAN BERTRAND

SANT FELIU DE LLOBREGAT

Abonaments Vehicle Elèctric

c. Anselm Clavé, 9

Info. 936 855 836

SE ALQUILA!

LOCAL SOCIAL DEL RUGBY CLUB CORNELLÀ

C/ de Joaquim Rubió i Ors, 149,
08940 Cornellà de Llobregat, Barcelona

Reformado ambientado en una taberna irlandesa. Amplio y diáfano, con una gran barra para servicio de bar, 2 baños y un almacén. Planta baja, céntrico a pie de calle. Dispone de climatización. Espacio ideal para bar, eventos o uso similar. 100m2

Interesados llamar a Ángel 660491756



PROYCON BARCINO

VENTA DE LOCAL

208m2 + 100m2 de sotano
y 3 plazas de parking.
Ctra. Cornellà, 125 · Esplugues
Tel. 660 95 78 26

Barcelona carga los VE con la energía de frenado recuperada de los trenes de metro

Según ATM, esta tecnología podría recuperar hasta el 30% de la energía que los trenes generan al frenar



Barcelona ha lanzado una innovadora iniciativa que permite cargar vehículos eléctricos (VE) utilizando la energía de frenado recuperada de sus trenes de metro. Este proyecto pionero, desarrollado por la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) en colaboración con Enel X, marca un hito en la transición hacia una movilidad más sostenible y una significativa reducción de las emisiones de carbono en la ciudad.

El sistema se basa en la captación de la energía generada durante el frenado de los trenes de metro, que tradicionalmente se perdía en forma de calor. Esta energía ahora se captura y se almacena en baterías especiales, y posteriormente se utiliza para alimentar estaciones de carga para vehículos eléctricos distribuidas estratégicamente en diversos puntos de Barcelona. Según ATM, esta tecnología podría recuperar hasta el 30% de la energía que los

trenes generan al frenar.

Los primeros resultados del programa piloto han sido muy prometedores. Durante los primeros seis meses de operación, se ha logrado una reducción del 15% en el consumo de energía eléctrica para la recarga de vehículos, y se espera que este porcentaje aumente a medida que se amplíe la infraestructura. Además, el sistema ha demostrado ser altamente eficiente, con una tasa de conversión de energía superior al 90%.

El sistema permite una recarga rápida y eficiente para los usuarios registrados en la aplicación AMB Electrolineras, con tarifas de 0,30 €/kWh y un cargo adicional de 0,399 €/minuto por uso excesivo después de los 30 minutos. Esta red de electrolineras no solo contribuye a la reducción de la huella de carbono, sino que también representa un ahorro significativo de energía, estimado en unos 14 GWh al año, lo que equi-

vale al 5,5% del consumo total de la red del metro

Además, al disminuir el desperdicio de energía, se logra una notable reducción en las emisiones de CO2. Esto resulta crucial para ciudades como Barcelona, que están comprometidas con la reducción de emisiones y la lucha contra el cambio climático. La implementación de sistemas que reutilizan la energía de frenado ayuda a alcanzar estos objetivos medioambientales al minimizar el impacto de las actividades urbanas en la atmósfera.

IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Otro aspecto relevante es el fomento de la movilidad eléctrica. Al facilitar el uso de vehículos eléctricos mediante una red de carga más amplia y eficiente, se promueve una alternativa más limpia al transporte tradicional. Esto no solo contribuye a una

menor contaminación del aire, sino que también ayuda a reducir el ruido urbano, mejorando la calidad de vida en las ciudades. La reutilización de la energía de frenado, por lo tanto, no solo tiene beneficios energéticos y medioambientales, sino que también apoya la transición hacia un transporte más sostenible y silencioso.

Aunque Barcelona es pionera en utilizar la energía de frenado del metro específicamente para cargar vehículos eléctricos, otras ciudades han implementado tecnologías similares para mejorar la eficiencia energética de sus sistemas de transporte:

Paris, Francia: El sistema de metro de París está trabajando en proyectos piloto para capturar la energía del frenado y reutilizarla, incluida la carga de vehículos eléctricos y la reducción de la demanda energética del metro.

Londres, Reino Unido: Transport for London ha investigado el uso de la energía generada por el frenado de sus trenes en la línea Victoria para alimentar la red eléctrica y potencialmente para cargar VE en el futuro. Además, en varias áreas residenciales de Londres, las lámparas de alumbrado público están equipadas con cargadores para vehículos eléctricos, lo que permite a los residentes cargar sus vehículos directamente en la calle. Este método es especialmente útil para aquellos que no tienen acceso a un garaje o una entrada de autos

Suecia: Está construyendo la primera carretera electrificada permanente del mundo, donde los vehículos eléctricos pueden car-

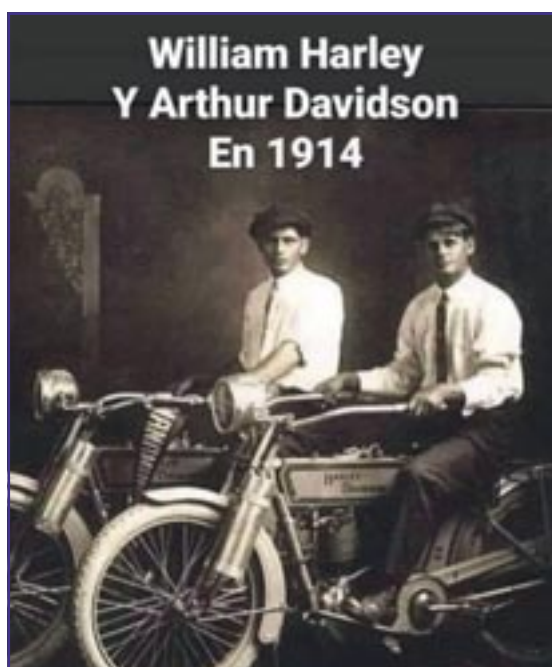
gar mientras conducen. La carretera E20 entre Hallsberg y Örebro permitirá a los vehículos recargar sus baterías a través de un sistema de carga dinámico, que puede ser catenaria, conductor o inductivo. El proyecto busca reducir la dependencia de grandes estaciones de carga y permitir que los vehículos tengan baterías más pequeñas y livianas.

Estados Unidos: Algunos modelos de vehículos eléctricos en California están comenzando a implementar la carga bidireccional, también conocida como vehicle-to-grid (V2G). Este sistema permite a los vehículos no solo cargar sus baterías, sino también devolver energía a la red eléctrica, lo que ayuda a equilibrar la demanda de electricidad durante los picos de consumo.

Los residentes y los expertos en sostenibilidad recibieron con entusiasmo la implementación de esta tecnología. Este proyecto no solo beneficia a los propietarios de vehículos eléctricos, sino que también mejora la eficiencia energética del sistema de transporte público, lo que puede generar ahorros significativos a largo plazo.

En el futuro, Barcelona se expandirá este sistema para incluir otros medios de transporte público, como autobuses y tranvías, para maximizar los beneficios ambientales y energéticos. Además, se está explorando la posibilidad de integrar esta tecnología con otras iniciativas de energía renovable en la ciudad, como paneles solares y turbinas eólicas urbanas, para crear un sistema de transporte aún más sostenible.

Fuente: Facoauto



BUSCAMOS Fotos Antiguas



Medios de transportes, coches, motos, camiones, autobuses, carros, bicicletas, etc...

Entre todos los que envíen fotos sorteamos 2 entradas para ir al Museo Moto Bassella (Lleida) **Enviar a:**

info@llobregatmotor  **619 900 979**

Todo lo que debes saber sobre las luces V16

Al momento de conducir son varios los elementos obligatorios que debemos tener en nuestro coche ya sea para identificarnos como conductores o para mantener nuestra seguridad vial en cualquier caso de avería o emergencia.

Dentro de los elementos, hasta ahora, que debes tener en tu coche son los triángulos de señalización de emergencia, pero gracias a la última modificación de la DGT en la Ley de Tráfico, estos elementos pasarán a no ser obligatorios y serán suplantados por una nueva señalización de emergencia conocidas como las luces V16.

Esta decisión que ha tomado la DGT de suplantarse los triángulos por las luces V16 es en consecuencia al elevado número de siniestros viales mortales que han ocurrido al momento de un conductor bajarse de su coche por una avería en vía. Recordemos que estos deben colocarse uno o dos triángulos a 50 metros de tu coche dependiendo de si la carretera es autovía o es secundaria para avisar al resto de los conductores.

Como dato, entre los años 2019 y 2021, se registraron el atropello de 32 personas al momento que estaban instalando los triángulos por alguna avería en carretera.

¿QUÉ SON LAS LUCES V16?

Las luces de emergencia V16 son un dispositivo de pre-señalización, una baliza luminosa, que emiten



destellos de luz intermitentes de color amarillo o naranja para advertir a los demás conductores que un vehículo se ha detenido en la vía por una emergencia, ya sea una avería, un accidente, u cualquier otra razón. Este instrumento toma la misma función que un triángulo de emergencia.

La implementación y sustitución de esta luz de emergencia se debe principalmente por su fácil uso y rapidez de colocación, haciéndolo un elemento mucho más seguro que los triángulos al no tener que salir del vehículo a una gran distancia para su colocación, ya que los destellos tienen una gran capacidad para que vehículos que estén a gran distancia puedan verlo.

¿DÓNDE SE COLOCA LA SEÑAL V16?

La señal V16 es práctica y segura. Se debe colocar la señal en la parte

más alta del vehículo, es decir, la parte superior de la carrocería; si por la altura del vehículo no es posible acceder al techo del mismo, el conductor debe colocar el dispositivo V16 en la puerta del conductor, ayudándose con un imán u otro material que mantenga colocado la baliza.

Es un sistema de activación simple ya que se adhiere fácilmente al vehículo sin necesidad de salir de él ni de quitarse el cinturón de seguridad. Las especificaciones de su diseño exigen que se pueda mantener estable en una superficie plana.

El objetivo de colocar la luz V16 en la parte más alta del vehículo es para dar mayor visibilidad a la baliza, aunque su luz pueda apreciarse a 1 km de distancia en todas las direcciones, incluso en condiciones de baja visibilidad.

Es necesario destacar, que así como

los triángulos deben estar siempre en el vehículo, lo mismo sucede con las luz V16, a diferencia de que estas deben estar dentro del habitáculo, específicamente en la guantera o en un lugar accesible y deben estar cargadas y listas para su uso.

¿CUÁNDO ES OBLIGATORIO EL USO DE LA LUZ V16?

Desde enero 2023 ha comenzado a venderse las balizas pero el uso obligatorio de la luz V16, que estén homologadas y conectadas con la DGT 3.0, será a partir del 1 de enero de 2026. Aquellos dispositivos que no estén certificadas y geolocalizadas para la fecha acordada, no serán válidas y tendrán una sanción económica de 200 euros.

Hasta el momento las luces V-16 y los triángulos convivirán entre ellos; tanto los triángulos de emergencia como las luces que no estén certificadas podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2025.

¿CÓMO SABER SI LA LUZ V16 ESTÁ HOMOLOGADA?

Como mencionamos, para que las luces sean válidas por la DGT deben estar homologadas. Ya han salido al mercado algunas luces V16 homologadas como lo son las de la compañía Help Flash la cual utiliza una red NB-IoT de Vodafone y de la empresa FlashLED que utiliza la red de Telefónica; sin embargo, las DTG pide que no se apresuren en comprar las luces sin antes confirmar

que estén certificadas.

Asimismo, en la página de la DGT podrás encontrar un listado en donde verifican aquellas marcas y modelos que están homologados, aquellos que cumplen con los requisitos dados por la DGT. Esta lista se irá ampliando en cuánto lleguen más modelos certificados al mercado.

REQUISITOS DE LA DGT PARA LA LUZ V16

Te contamos aquellas características específicas que deben cumplir las balizas V16 para ser legales:

- Deben emitir una luz intermitente de color amarillo auto
- Tener visibilidad a 1 km de distancia
- Deben tener un ángulo de visión de 360° en plano horizontal y de 8° en plano vertical
- La red de su señal debe poseer una frecuencia de 0.8 a 2 Hz
- Debes poder colocarlas desde dentro de tu vehículo
- La duración de su utilización debe ser de al menos 30 minutos ininterrumpidos y a una intensidad entre 40 y 80 candelas
- Las baterías usadas para las balizas deben tener una efectividad de 18 meses en espera, poseer efectividad IP54 frente a humedad y/o polvo y que funcionen a temperaturas de -10°C hasta 50°C

Fuente: CEA

Los sistemas ADAS contribuirán en la reducción del 50 % de muertes en carretera

Los sistemas ADAS reducirán un 40 % de los siniestros viales, evitando el 30% de fallecidos y casi el 40% de lesiones graves que causan actualmente.

Desde el 6 de julio de 2024 diez sistemas ADAS son obligatorios en todos los vehículos de nueva matriculación en la Unión Europea.

La Jornada ADAS para nuestras VIDAS ha analizado el impacto de los ADAS desde la perspectiva

institucional y sectorial con expertos de DGT, AECA-ITV, M2F, CNAE y Alsa.

Nuestros vehículos cada vez son más inteligentes y seguros, un pilar esencial en la configuración del sistema seguro de la movilidad, pero es imprescindible también la formación de conductores cada vez más capaces". (Juan José Arriola, DGT)

Bosch, compañía líder en tecno-

logía y servicios, y FESVIAL, (Fundación Española para la Seguridad Vial), han organizado la Jornada ADAS para nuestras VIDAS, enmarcada dentro del Proyecto VIDAS (Seguridad Vial y ADAS) desarrollado con el objetivo de concienciar e informar a la sociedad de la importancia de los sistemas de ayuda y asistencia a la conducción (Advanced Driver Assistance Systems - ADAS-), obligatorios para todos

los vehículos de nueva matriculación en la Unión Europea a partir del 6 de julio de 2024.

La legislación indica que a partir de este mes de julio los vehículos de nueva matriculación deben incorporar un paquete de diez Sistemas ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción) con los que se espera que puedan salvarse más de 25.000 vidas y evitar, al menos,

140.000 lesionados graves en las calles y carreteras de la Unión Europea en los próximos años.

Hace dos años, en julio de 2022, la Unión Europea puso en marcha la primera fase de la normativa de obligatoriedad, concretando los diez sistemas ADAS que debían de equipar de serie los vehículos de nueva homologación a partir de esa fecha.

Fuente: infoVIAL

AUTOELECTRIC

BLAFER SCP

REPARACIÓN DEL AUTOMÓVIL MECÁNICA Y ELECTRICIDAD

ELS NOSTRES
SERVEIS

☎ 93 337 00 46 / 670 515 913



- Baterías • Cambios de aceite y filtros
- Embragues, amortiguadores, frenos y silenciosos
- Puesta a punto y análisis de motor diésel y gasolina
- Equilibrado, montaje y desmontaje de ruedas
- Reparación y cargas de aire acondicionado
- Instalación kit GLP y Revisiones



D-TAILING

Hospitalet



POLIMENT
DE VEHICLES
HIGIENITZACIÓ
D'INTERIORS
NETEJA INTEGRAL
DE VEHICLES
RENTAT A MÀ
I NETEJA D'INTERIORS

Avda. Pau Casals, 19-21 • 08901 L'Hospitalet • blafer21@gmail.com • 933 370 046 • 670 515 913 • www.talleresblafer.com

Las ventas de vehículos electrificados descienden un 18,6% en agosto

En agosto, las ventas de vehículos alternativos representan cerca de la mitad de las ventas, siendo los híbridos convencionales la primera opción de compra

Las ventas de vehículos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) caen un 18,6% en agosto, con un total de 6.105 ventas. Un retroceso que sigue manteniendo la tendencia a la baja y situando el mercado de este tipo de vehículos en el 9,66% sobre el total, lo que representa 1,4 p.p. menos que agosto del año pasado.

Hasta agosto, las ventas de vehículos electrificados acumulan 75.908 unidades, un 3,4% inferior que el mismo periodo del año anterior. En el acumulado del año, la cuota total sitúa en el 9,4%, cifra inferior incluso a 2023. Una situación del mercado que se aleja de poder alcanzar los hitos anuales necesarios para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones marcados por el PNIEC.

En cuanto a las matriculaciones de vehículos alternativos (electrificados, híbridos y de gas), crecen un 5% en el mes, con 29.973 unidades

Los turismos electrificados suman 5.706 ventas, un 17,8% menos que el año pasado



vendidas y representando el 47,41% del mercado, siendo las ventas de híbridos convencionales el principal impulsor. En el total del año se acumulan 346.610 ventas, con un crecimiento del 17,3%.

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS ETIQUETA CERO

Las ventas de vehículos eléctricos puros caen un 25,6% en agosto, con 3.064 unidades matriculadas. Representa un 4,85% de la cuota de mercado en el mes. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos suman 37.076 unidades, un 2,66% menos que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 4,6%

VEHÍCULOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES - Etiqueta Cero

Las ventas de vehículos híbridos enchufables se redujeron un 10,2% durante agosto, con 3.041 unidades matriculadas. Representa el 4,81% de la cuota de mercado del mes. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos suman 38.832 unidades, un

4,1% menos que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 4,82%.

VEHÍCULOS HÍBRIDOS ETIQUETA ECO

Las ventas de vehículos híbridos no enchufables aumentan un 10,6% durante agosto, y alcanzan las 21.345 unidades matriculadas en este mes. Representa un 33,8% de la cuota de mercado en agosto. En el acumulado del año, las ventas de estos vehículos acumulan 248.853 unidades, un 24,4% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del total del año es de 30,87%.

VEHÍCULOS GAS ETIQUETA ECO

Las ventas de vehículos de gas aumentaron un 42,7% en agosto con 2.513 unidades matriculadas representando el 3,97% de la cuota de mercado en el mes. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos acumulan 21.793 unidades, un 29,1% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 2,7%.

VEHÍCULOS DE PILA DE HIDRÓGENO - Etiqueta CERO

En el mes de agosto se han registrado la venta de 10 vehículos de pila de hidrógeno. En el total año, se han matriculado 56 nuevas unidades, un 367% más que el año anterior.

MERCADO DE TURISMOS

Las matriculaciones de TURISMOS electrificados, híbridos y de gas incrementan sus ventas en agosto un 7,3% con respecto al mismo mes del año anterior, hasta las 29.409 unidades entregadas. En agosto, suman el 56,21% de las ventas totales, totalizando la mitad de las ventas de turismos en el mes. En el total del año, representan el 50,26% del mercado, con 337.510 unidades y un crecimiento del 19%.

En cuanto al mercado de turismos electrificados, en agosto se registra un nuevo descenso, con un 17,8% menos y 5.706 unidades. Una cifra que sitúa la cuota de mercado en el 10,91% del mes, que son 1,5 puntos porcentuales menos que el mismo del año ante-

ANFAC confía que la renovación del MOVES y la deducción del IRPF por la compra de vehículos electrificados pueda animar el mercado electrificado en el último cuatrimestre del año

rior. Por tipo, los eléctricos puros reducen sus ventas un 24,8%, con 2.696 unidades vendidas en el mes. De igual manera, los híbridos enchufables caen un 10,5%, con 3.010 nuevos registros.

En el total del año, las ventas de turismos electrificados acumulan 69.833 unidades, lo que ya supone un descenso del 1,74% respecto al año anterior. Con esta cifra, el mercado electrificado representa el 10,4% sobre el total, siendo inferior al registrado en el mismo periodo del año anterior.

Fuente: Facauto

LlobregatMotor



619 900 979



para anunciarse www.llobregatmotor.com

Las ventas de turismos retroceden un 6,5% en agosto con 52.322 unidades



Con la caída registrada en el octavo mes, se acumula solamente un crecimiento del 4,5% en el total del año

una caída, con una reducción del 17,8% de las ventas en agosto, con 5.706 unidades vendidas. Una cifra que representa el 10,91% sobre el mercado total y que se sitúa muy lejos del 12,4% de cuota que se registró en agosto de 2023. Asimismo, en el total del año ya se registra un retroceso del 1,7% de las ventas, con 69.833 unidades y con solo el 10% de las ventas sobre el mercado total.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en agosto se

quedan en 117,4 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 1,2% superior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2023. En el total del año, se registra una media de 117,8 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 0,48% inferior. Respecto a las ventas por canales, solamente las dirigidas a particulares logran crecer. En concreto, aumentan un 2,7% en agosto, con 30.642 unidades. Por el contrario, tanto el mercado a empresas como a alquilador registran notables descensos en el octavo mes, con caídas del -14,2% y -37,6%, respectivamente.

VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros se mantienen estables en agosto, con un leve aumento del 0,1% y 8.943 unidades vendidas. Hasta el octavo mes se

han vendido un total de 109.301 vehículos, que supone un aumento del 16,6% respecto al mismo período del año anterior. En cuanto a las ventas por canales, tanto autónomo (+7%) como empresa (+0,5%) registran crecimientos, mientras que los alquiladores descienden un 16,2% en agosto.

INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

En agosto, las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses sufren un notable descenso del 33,1%, con 1.783 unidades. En el total del año, se acumulan 23.239 unidades, que supone un aumento del 12,2%. Por tipo de vehículos, en las ventas de industriales es donde se registra la mayor caída, con un descenso del 35,7% y 1.630 unidades. Mientras que el mercado de autobuses y autocares logra crecer un 19,5%, hasta las 153 ventas en el mes.

Fuente: Faconauto

El mercado de turismos sufre un importante retroceso en el mes de agosto, con una caída del 6,5% y un total de 52.322 unidades. El octavo mes siempre viene marcado por el período vacacional del verano, lo cuál condiciona las ventas a la baja. Sin embargo, este agosto ha obtenido una peor cifra que el

año anterior frenando el crecimiento anual, que con 671.551 nuevas matriculaciones se sitúa solamente un 4,5% por encima que en 2023. Asimismo, el mercado es todavía un 30% menor previo a la pandemia.

Por su parte, el mercado de turismos electrificados también sufre

Esplugues. La Festa Major de Sant Mateu 2024 serà del 20 al 22 de setembre

La Festa Major de Sant Mateu 2024 escalfa motors. Esplugues viurà la seva gran festa, multitudinària, diversa i inclusiva, entre el divendres 20 i el diumenge 22 de setembre. Tres dies d'intensa programació, per a totes les edats, que arribarà a tots els racons de la ciutat.

El pregoner de la Festa Major serà el cantautor espluguís Joan Isaac. Amb més de 50 anys de trajectòria i 25 discos publicats, és una de les veus més sòlides i prestigioses de la cançó d'autor en català.

Sant Mateu tindrà de nou un gran vessant solidari. Durant la Festa Major i els dies previs es posarà a la venda el mocador solidari de la Festa Major, aquest any en col·laboració amb The Ricky Rubio Foundation, que dona suport a infants de barris vulnerables perquè puguin treballar els valors de l'esport. Els diners recaptats aniran al Pediatric Cancer Center.

Una de les grans novetats serà la nova ubicació de l'escenari central,

que es trasllada a l'avinguda Jacint Esteve i Fontanet per guanyar en dimensió i per minimitzar les afectacions de mobilitat, hi haurà un servei de bus gratuït. En aquest enclavament hi haurà les grans actuacions musicals nocturnes: la nit de divendres 20, The Tyets –el duet català de moda–, Versión Imposible –grup de versions per animar la festa–; i la de dissabte 21, Héroes de la Antártida –un tribut a Mecano–, els llegendaris Celtas Cortos i DJ Roger Freedom –Festa Europa FM per tancar la nit. A més, diumenge a la tarda, s'hi farà la Festa Holi.

El gran espectacle infantil anirà a càrrec de Xiula, el diumenge al matí, a la pista coberta del parc Pou d'en Fèlix.

També hi haurà música al parc de les Tres Esplugues, amb els concerts organitzats per l'Associació de Festes Populares.

No hi faltaran el Parc de Jocs i Tallers infantils, al parc dels Torrents. I el Mercat Esplugas City omplirà de

parades de venda de productes i d'activitats la part històrica del municipi entre divendres i diumenge.

L'esport serà protagonista, amb les activitats a l'aire lliure del Be Active, el dissabte 21, i el torneig de tennis de taula obert a tothom, així com el prestigiós torneig d'handbol juvenil –del 12 al 15 de setembre–, per veure els millors equips de la categoria.

Un Piromusical basat en temes i colors per la pau posarà el punt final.

Les entitats espluguïnes són l'ànima de la Festa Major de Sant Mateu. Cercavila, correfocs, Diada Bastonera, Diada Castellera, Gegants, Esbart...

Enguany, la Trobada de Gegants i Capgrossos –diumenge 22 al matí amb recorregut des del Casal de Cultura Robert Brillas fins a la plaça Catalunya– serà especial, amb motiu del 40è aniversari de la

Colla de Geganters d'Esplugues. A més de comptar amb colles convidades, hi haurà la presència especial dels gegants de l'Agrupació de Colles Geganteres de Catalunya (Treball i Cultura).

També tindran el seu espai altres entitats com la Societat Coral La Coloma, el Centro Aragonés de Esplugues i el Centro Cultural Andalus Plaza Macael.

La Festa Major ha de ser un espai lliure de violències masclistes i LGBTI fòbiques. L'Ajuntament, per tal de garantir un espai d'oci segur, tornarà a habilitar els Punts Liles, a la nova ubicació de l'av. Jacint Esteve i Fontanet i al parc de les Tres Esplugues. Els punts liles seran un punt d'atenció i informació contra tota mena de violència amb un enfocament interseccional.

Les festes de Sant Mateu han anat introduint, els darrers anys, diverses innovacions en inclusió social que asseguruen que totes les persones, independentment de les seves



capacitats, puguin gaudir plenament dels esdeveniments.

SERVEI GRATUÏT DE BUS

Una altra de les novetats d'aquesta edició és el servei gratuït de bus amb la línia EPI que habilitarà l'Ajuntament. L'objectiu és promoure una mobilitat més sostenible al nou escenari de l'av. Jacint Esteve i Fontanet, durant els concerts i la Festa Holi.

Escalfem motors per a la Festa Major!!!

Festa Major Sant Mateu
Esplugues de Llobregat
Del 20 al 22 de setembre de 2024

Amb les actuacions de...

- THE TYETS
- Celtas Cortos
- DJ Roger Freedom E EUROPA FM
- Xiula
- Tribut a Mecano
- Héroes de la Antártida
- ... i molts més!

Consulta tot el programa

AJUNTAMENT D'ESPLUGUES FINESTRELLES SHOPPING CENTRE

Las motos potentes representan el 30% del parque de dos ruedas

Vehículos de más de 500 centímetros cúbicos

POR CILINDRADA

CILINDRADA	%
Hasta 50 cc	13,59%
De 51 a 125 cc	37,49%
De 126 a 500 cc	19,92%
Más de 500 cc	29,99%

POR ANTIGÜEDAD

CILINDRADA	%
0 a 4 años	23,99%
5 a 9 años	18,13%
10 a 14 años	18,17%
15 a 19 años	22,56%
20 a 24 años	8,85%
Más de 25 años	8,29%

POR ANTIGÜEDAD DE CARNET DEL CONDUCTOR

CILINDRADA	%
0 a 4 años	6,73%
5 a 9 años	7,55%
10 a 14 años	15,83%
15 a 19 años	13,24%
20 a 24 años	9,28%
Más de 25 años	52,64%



Verano, sol y tiempo de descanso. Las vacaciones son un buen momento para viajar en moto por vías interurbanas. En España hay 3,7 millones de vehículos de dos ruedas. De estos, un 30% corresponde a motocicletas de carretera. Es decir, motos con una cilindrada de más de 500 centímetros cúbicos (cc), según información recabada por Estamos Seguros, la iniciativa de divulgación de la cultura aseguradora. Deportivas, choppers, multipropósito, naked o gran turismo, tanto da.

Los vehículos de dos ruedas más comunes no son las motos de carretera. Por el contrario, en España predominan los de vocación urbana, según muestran los datos que figuran en las pólizas de seguro. Las motos de 125 cc son el grupo más numeroso y constituyen el 37% del parque asegurado. Entre tanto, los ciclomotores (50

cc) representan un respetable 14%. Las cilindradas intermedias (250 cc, 300 cc, etc.) agrupan el 20% restante.

Mientras que la edad media de los turismos en España es de 13 años y 4 meses, las motos tienen una vida significativamente más corta. El 24% de los vehículos de dos ruedas del país tiene menos de 4 años y otro 18% menos de 10. Por lo tanto, un 42% tiene una antigüedad inferior a una década. Además, hay pocas motos de más de 25 años circulando. Las motos clásicas (aquellas que tienen más de un cuarto de siglo) representan poco más del 8% del parque móvil de dos ruedas.

Un análisis de las personas que conducen motos refleja que son mayoritariamente varones. El 88% de los titulares de la póliza del seguro de la moto son hombres y el

12% restante, mujeres.

Un repaso de la experiencia de conducción señala que el 6,7% de los conductores va en moto desde hace menos de 4 años. Entre 5 y 9 años de carnet se sitúa el 7,6% de los moteros. Entre 10 y 15 años de permiso se encuentra otro 16%. El resto de licencias corresponde a personas que están autorizadas para llevar vehículos de dos ruedas desde hace más de 15 años.

Hay que tener presente que el sistema actual para manejar ciclomotores, escúteres y motos se remonta a 2009 y subdivide los permisos en cuatro categorías en función de la potencia del vehículo y la edad del conductor (AM, A1, A2 y A). Hasta los años noventa, de hecho, un conductor obtenía permiso para todas las cilindradas al sacarse el carnet de coche.

Fuente: UNESPA



La
HUMANIDAD
es lo que
nos mueve.

¿Te sumas?
Envía HUMANIDAD
al 28033

Donación íntegra del coste del mensaje, 1,20 €, a favor de Médicos Sin Fronteras. Información legal y protección de datos: msf.es/tus-datos-personales.



DÚO-TRÁILER: grande entre los grandes



Tras cinco años de ensayos, la DGT ha autorizado para el transporte público de mercancías un nuevo tipo de conjunto euromodular más grande que el recogido, de momento, en el Reglamento General de Vehículos. El dúo-tráiler puede cargar más que ningún otro camión, pero su gran tamaño supone una limitación para su circulación.

MIDE HASTA 32 METROS Y PESA 70 TONELADAS

España es el país del transporte por carretera. Hasta un 93% de las mercancías llegan a nosotros por esta vía, según el último informe anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España perteneciente al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Para conseguir que ese flujo no pare hace falta actualizar cada cierto tiempo la normativa de los vehículos autorizados para transportar esas cargas y, en ocasiones, hacer "crecer" a sus protagonistas. La última de esas modificaciones se realizó en 2015, cuando entró en vigor la modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos (RGV) que permitía al órgano competente en materia de tráfico autorizar la circulación de conjuntos de vehículos en configuración euromodular (EMS) de hasta 25,25 m de longitud y 60 toneladas de peso. Pero este año, a través de una instrucción (la MOV 2023/28), la Dirección General de Tráfico ha añadido un miembro más a la familia de los EMS: el

dúo-tráiler.

ENSAYO DE SEGURIDAD VIAL

Un dúo-tráiler es un vehículo de más de seis líneas de eje con dos semirremolques unidos por un dolly (un tipo de semirremolque que permite la unión de dos remolques y posee chasis, uno o dos ejes de suspensión neumática y sistema de frenos). Su ventaja respecto al resto de gigantes de la carretera es que pueden transportar la misma carga que dos vehículos tipo tráiler contaminando menos. "Con esta configuración, para la misma producción de tonelada/kilómetro, se registran reducciones de consumo energético (y de emisiones de CO₂) de entre un 25-30% respecto a los camiones

tradicionales", asegura Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC). El dúo-tráiler no es una novedad: apareció en 2018, cuando la DGT comenzó a emitir autorizaciones de ensayos de investigación para permitir su circulación. El objetivo era recabar información sobre la seguridad de estos vehículos. Detrás de cada investigación había universidades, laboratorios de I+D, fabricantes... y, con un certificado de estos últimos, transportistas. "Durante esta etapa se vigiló cómo mejorar sus componentes de seguridad", asegura M^a Anuncia Ocampo, jefa de Área de Autorizaciones Especiales de la Circulación de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad de la DGT.

AUTORIZACIÓN ESPECIAL

Estos vehículos necesitan una autorización especial para circular por un itinerario concreto, un trámite que debe solicitarse a la DGT. "Estas autorizaciones sólo sirven dentro del territorio de gestión de tráfico de la DGT, que es toda España exceptuando País Vasco, Cataluña y Navarra", explica M^a Anuncia Ocampo. Si se desea circular por vías de estas comunidades, hay que obtener un informe favorable de las mismas. ¿Y qué sucede con carreteras más pequeñas? Las autorizaciones que actualmente se conceden amparan, sin necesidad de incluirlo en la solicitud y con el fin de facilitar su tramitación, la circulación por 25 km por carretera convencional entre salida/entrada a una autopista/autovía y el lugar de carga y descarga.

Tras cinco años de pruebas ya existía suficiente conocimiento como para incorporarlos al Anexo IX del RGV. "Pero la convocatoria de elecciones generales anticipadas distorsionó el calendario de la modificación del Anexo IX y alguna solución había que aplicar para no cercenar los compromisos que muchos operadores de transporte habían adquirido en torno a este tipo de configuración", explica Ramón Valdivia. Esa solución transitoria fue la instrucción MOV 2023/28 de la DGT.

La limitación de itinerarios no es la única desventaja de estos vehículos. "Un dúo-tráiler tiene limitaciones por su mayor longitud y radio de giro. El acceso a ciertas zonas de repostaje y parkings no está adaptado a sus dimensiones y algunas de las zonas de carga o descarga tampoco", resume Valdivia quien, aun así, valora positivamente su normalización: son seguros, eficaces y necesarios

Fuente : DGT



Fotocopiadora Canon de 1 año
Din A4 y Din A3 Color.
Estupenda máquina.
Mantenimiento y toner incluidos sólo se paga por copia
Más información al 676 727 151



ROSTISSERIA
EL POLLO CON 1 PATA

Tel. 93 475 34 66

Abierto de Jueves a Domingo de 9:30h a 16:00h

C/ Avenir, 1 "Esquina Ferrocarriles Catalanes" Cornellà de Llobregat (Barcelona)

Las 7 diferencias



Sudokus

	1	2	3	8				
		9					4	2
	8		7	2		3	1	
7		4	9					
	9	3	8		7	1		6
8		1		3				
	4		6		3			
9		8	2			5		
5	2	6		9		7		

Fácil

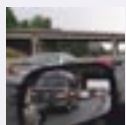
						4	3	8
				9				6
			1	8				
			8			6		4
6	2						1	
3				2		9		
	9			7	4			
	5	8	2					
4								

Difícil

Test de conducir

11. ¿Cuándo está bien regulado un espejo retrovisor lateral?

- A) Cuando se vea el máximo de calzada lateralmente
- B) Cuando girando toda la cabeza podemos ver lo que pasa en el lateral del vehículo
- C) Cuando se vea la parte lateral del vehículo lo máximo posible



12. ¿Es lo mismo una detención que una parada en la vía?

- A) No
- B) Dependiendo de la situación se considerarán iguales o distintas
- C) Sí



13. Circula conduciendo su motocicleta y como se ve en la fotografía, la calzada se encuentra mojada. En caso de fre-



nada, esta situación provocará...

- A) un aumento de la distancia de frenado.
- B) una disminución de la distancia de reacción.
- C) que no aumente la distancia de detención.

14. ¿Está permitido conducir con un permiso de la clase B un turismo que arrastra un remolque ligero?

- A) No, en ningún caso.
- B) Sí, en cualquier caso.
- C) Sólo si la masa máxima autorizada del conjunto no supera los 3.500 Kilogramos.



15. Si la vía cuenta con una glorieta o similar, ¿debemos utilizarla para realizar un giro?

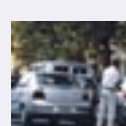
- A) No, no nos estará permitido.
- B) Sí, pero únicamente cuando exista una señal que así lo indique.
- C) Sí, incluso cuando no haya una



señal que lo indique.

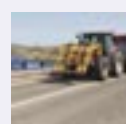
16. ¿Está permitido estacionar su vehículo en doble fila?

- A) No, en ningún caso.
- B) Sí, cuando el conductor se quede dentro del vehículo.
- C) Sí, cuando no hay espacio libre cerca.



17. Fuera de poblado, deben circular por la calzada y no por el arcén todos los automóviles y...

- A) todos los vehículos especiales.
- B) los vehículos especiales con MMA no superior a 3.500 kilogramos.
- C) los vehículos especiales con MMA superior a 3.500 kilogramos.



18. ¿Cuál de las siguientes infracciones relativas a la prioridad de paso se da habitualmente en los acci-

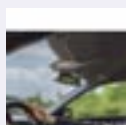


dentos de circulación?

- A) No cumplir la señal de Ceda el Paso.
- B) Respetar la preferencia.
- C) Sobrepasar la velocidad establecida.

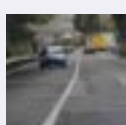
19. En la conducción, el uso del teléfono móvil manos libres...

- A) se permite, pero debe saberse que también puede producir distracciones.
- B) está prohibido.
- C) se permite, porque no produce distracciones.



20. ¿Se podrá cambiar de carril cuando se está situado en un carril delimitado por líneas continuas?

- A) Únicamente los camiones
- B) Sí
- C) No



Sopa de letras

H	N	S	A	N	T	A	T	A	T
O	I	R	E	M	L	I	A	D	L
N	S	T	R	A	S	T	W	B	E
D	S	S	O	Y	O	Z	M	I	R
A	A	T	U	Y	E	L	B	A	I
Ñ	N	Y	O	R	P	T	C	D	O
S	I	T	Z	A	R	A	G	N	D
R	E	N	A	U	L	T	X	U	R
P	O	N	T	E	V	E	D	Y	O
P	S	A	O	S	C	A	L	H	F

10 Compañías automovilísticas



H	N	S	A	N	T	A	T	A	T
O	I	R	E	M	L	I	A	D	L
N	S	T	R	A	S	T	W	B	E
D	S	S	O	Y	O	Z	M	I	R
A	A	T	U	Y	E	L	B	A	I
Ñ	N	Y	O	R	P	T	C	D	O
S	I	T	Z	A	R	A	G	N	D
R	E	N	A	U	L	T	X	U	R
P	O	N	T	E	V	E	D	Y	O
P	S	A	O	S	C	A	L	H	F

Solución 1A; 2A; 3A; 4B; 5C; 6A; 7C; 8A; 9A; 10C;

9	6	1	7	5	2	4	3	8
4	3	7	5	1	8	2	6	9
1	5	8	2	6	9	3	4	7
2	9	6	3	7	4	5	8	1
3	8	4	6	2	1	9	7	5
6	2	5	9	4	7	8	1	3
7	1	9	8	3	5	6	2	4
5	4	3	1	8	6	7	9	2
8	7	2	4	9	3	1	5	6
9	6	1	7	5	2	4	3	8

Difícil

5	2	6	4	9	8	7	3	1
9	3	8	2	7	1	5	6	4
1	4	7	6	5	3	9	2	8
8	6	1	5	3	2	4	9	7
2	9	3	8	4	7	1	5	6
7	5	4	9	1	6	2	8	3
6	8	5	7	2	4	3	1	9
3	7	9	1	6	5	8	4	2
4	1	2	3	8	9	6	7	5

Fácil

Balanç de la sinistralitat a les carreteres catalanes fins al 31 d'agost de 2024

El Servei Català de Trànsit (SCT) informa que fins al 31 d'agost, han perdut la vida 91 persones en 84 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Durant el mateix període de l'any passat, van morir 104 persones en 92 sinistres mortals, el que suposa una reducció del 12,5% de les víctimes mortals. Si ho comparem amb el 2019 (any de referència), període en què van morir 122 persones en 115 sinistres, la reducció és del 25%. Tanmateix, en aquests primers vuit mesos s'han registrat 561 persones ferides greus en accident de trànsit, que són un 17% més que al 2023. En aquest mes d'agost, 11 persones han perdut la vida a la xarxa viària interurbana, una víctima menys que l'any passat.



L'AP-7 registra tres víctimes mortals, 6 menys que l'any passat i 17 menys respecte el 2022, any de l'alliberament dels peatges

les dues comarques que han registrat més mortalitat, amb 4 i 3 víctimes respectivament. A les carreteres gironines, han mort 6 motoristes fins al 31 d'agost.

VÍCTIMES PER SEXE I EDAT

De les 91 víctimes mortals a les carreteres catalanes aquests primers vuit mesos, 77 eren homes i 14, dones, i la majoria eren els que conduïen el vehicle amb què viatjaven. Així, dels homes morts en accident, 66 eren conductors i 5 passatgers. En el cas de les 14 dones, 6 eren conductores i 5, passatgeres.

Pel que fa a l'edat de les víctimes, quasi la meitat de les víctimes mortals (el 46%) tenien més de 55 anys. Les dues franges d'edat que acumulen més morts són la de 45 a 54 anys i la de 55 a 64 anys, amb 17 i 19 morts respectivament. Segueix a continuació la franja d'edat d'entre 35 i 44 anys, amb 13 víctimes mortals.

Finalment, si analitzem les 91 morts per franja horària, pràcticament la meitat (44) es van accidentar a la tarda. Així mateix, els caps de setmana i festius, amb 45 víctimes, continuen acumulant la meitat dels morts en accident de trànsit a les carreteres catalanes.

Pel que fa al tipus de sinistre, dels 84 accidents mortals, 29 han estat sortides de via, 24 xocs frontals i 13 xocs laterals.

Font: Servei Català de Trànsit

Un total de 91 persones han mort a les carreteres catalanes, un 12,5% menys que l'any passat

mortals amb furgoneta implicada. Fins al 31 d'agost, han mort 8 persones que viatjaven en furgoneta. En el mateix període de 2023 es va registrar una víctima; en canvi, el 2019 hi va haver 7 morts en furgoneta.

D'altra banda, es manté la reducció de víctimes mortals a l'AP-7, amb 3 morts aquest 2024. Durant els primers vuit mesos del 2019 (abans de la gratuïtat) es van produir 9 víctimes mortals, les mateixes que al 2023. Si ho comparem amb el 2022, any de l'alliberament dels peatges, la reducció és molt significativa, atès que en aquell període van morir 20 persones a l'autopista,

mes mortals. En aquesta demarcació han mort 18 dels 34 motoristes i 4 dels 5 vianants.

La segona demarcació amb més mortalitat és Tarragona, amb 21 morts, 8 menys que l'any passat. Les comarques tarragonines que acumulen més morts són el Baix Camp i l'Alt Camp, amb 5 i 4 víctimes mortals respectivament. Els dos ciclistes morts enguany han perdut la vida en aquesta demarcació.

A continuació, Lleida, demarcació on hi ha hagut 17 víctimes mortals, la mateixa xifra que l'any passat. La comarca del Segrià suma quasi la meitat dels morts (8) i la Noguera en registra 4. Pel que fa als col·lectius vulnerables, 6 motoristes han mort a les carreteres lleidatanes.

I per acabar, Girona, on han mort enguany 14 persones, tres menys que en el mateix període de l'any passat. L'Alt i el Baix Empordà són

SINISTRALITAT DISPERSA I REDUCCIÓ A L'AP-7

Si ens fixem en les carreteres on han tingut lloc els sinistres mortals, la sinistralitat a la xarxa viària continua sent força dispersa. No obstant, la C-37 acumula aquest any 6 víctimes mortals (3 d'elles d'un mateix accident a Castellfollit del Boix). En segon lloc, l'Eix Transversal (C-25) ha registrat també diversos accidents mortals i actualment acumula 5 morts. A continuació, se situen l'A-2, la C-12 i la C-32, que fins al 31 d'agost han registrat 4 morts cadascuna.

REDUCCIÓ EN 3 DE LES 4 DEMARCACIONS

Cal destacar que es manté la reducció de la sinistralitat a la majoria de les demarcacions respecte al 2023. Barcelona, amb 39 víctimes mortals, esdevé la demarcació amb més mortalitat, tot i que n'ha registrat 2 menys que l'any passat. Les comarques amb més víctimes han estat el Bages, amb 7 morts, el Maresme i el Baix Llobregat, ambdues amb 6 vícti-

COL·LECTIUS VULNERABLES

El 45% de les víctimes mortals pertanyen als denominats col·lectius vulnerables (motoristes, vianants i ciclistes). En concret, enguany han mort 34 motoristes (els mateixos que l'any passat), 5 vianants (5 menys que el 2023) i 2 ciclistes (un menys que l'any passat). La proporció de motoristes morts respecte al total de víctimes continua sent d'una tercera part, concretament un 37%.

D'altra banda, cal destacar que enguany es manté un augment en la sinistralitat dels accidents

Se buscan **anunciantes**. No se necesita experiencia.

LlobregatMotor

619 90 09 79



www.llobregatmotor.com

CLASIFICADOS

LlobregatMotor

COMPRAMOS Y VENDEMOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN

NEUMÁTICOS NUEVOS Y DE OCASIÓN Desde 20€

Reparación de pinchazos solo: **10€**

PEDRO  **660 207 633**



Passeig Ferrocarrils Catalans, 280 · Cornellà de Llobregat · www.coches2010.com

P **PÀRQUING CAN BERTRAND** 

SANT FELIU DE LLOBREGAT

Abonaments Vehicle Elèctric

c. Anselm Clavé, 9 **Info. 936 855 836**

sanju
rètols des de 1997

Retolació i vinils

www.san-ju.com

Fotocopiadora Canon de 1 año
Din A4 y Din A3 Color.
Estupenda màquina.
Mantenimiento y toner incluidos
sólo se paga por copia
676 727 151

Taller de Rótulos precisa:
- Rotulista/Montador

Enviar curriculum o llamar  sanju@san-ju.com  93 630 54 02

 Carrer Múrcia, 14 Sant Boi de Llobregat




SE ALQUILA!
LOCAL SOCIAL DEL RUGBY CLUB CORNELLÀ

C/ de Joaquim Rubió i Ors, 149,
08940 Cornellà de Llobregat, Barcelona

Interesados llamar a Àngel 660491756

PiRètols
Retolació i impressió digital
www.piretols.com **747 41 30 72**

BUSCO TRABAJO DE REPARTO DE PUBLICIDAD

 **672 73 8051**

Este anuncio está reservado para usted. **Consultar precios**
Tel. 619 90 09 79

ROSTISSERIA
EL POLLO CON 1 PATA
Tel. 93 475 34 66

 C/ Avenir, 1
"Esquina Ferrocarrils Catalanes"
Cornellà

BUSCO TRABAJO
Dependiente con mucha experiencia
• Panadería • Cafetería • Restaurante
Incorporación inmediata
 **639 486 730**

Llobregat Motor

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com



619 900 979



El testimonio que emociona a Marlaska en el balance de siniestralidad vial del verano 2024

Artículo del periodista: José Antonio Guerrero, publicado en los periódicos digitales del grupo Vocento

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha ofrecido este jueves la que ha sido su comparecencia «más especial» en los seis años que lleva presentando los balances de tráfico. La de hoy tenía por objeto contar cómo había ido el verano desde el punto de vista de la siniestralidad vial. Pero el conmovedor testimonio en directo de una víctima y el reproche de otra trastocaron una rueda de prensa que ni Marlaska ni ningún otro responsable de la Dirección General de Tráfico (DGT), donde se celebraba el acto, esperaban que discurren por esos derroteros. Todo ocurrió en el turno de preguntas de los periodistas, cuando un informador inquirió si ante el número de fallecidos en julio y agosto (241 muertos, tres más que el verano pasado) se podía hacer algo más por concienciar a los conductores. El ministro cedió la palabra a David Pérez Landazábal, vicepresidente de Stop Accidentes, una asociación de afectados por siniestros de tráfico que suele ser invitada a este tipo de convocatorias. Sin haberlo preparado, Landazábal hiló un discurso que emocionó a todos los presentes, incluido Marlaska, y que terminó entre abrazos, lágrimas y aplausos. El vicepresidente de Stop Accidentes, madrileño de 56 años, vino a contar lo que supuso la muerte de sus padres en accidente de tráfico hace ya 36 años. Aquel siniestro engrosó una estadística más, dos muertos más a añadir a la lista negra de las carreteras españolas de 1988, pero, lejos de quedarse en el asfalto, la tragedia desató un drama familiar. A los padres de Landazábal los mató otro conductor que circulaba a más velocidad de la que debía en una carretera convencional en Valladolid. Se salió de la vía y chocó frontalmente contra el vehículo que conducía su padre, de 49 años, que falleció en el acto. Su madre, de 46, con heridas muy

graves, murió once días después. En apenas dos semanas y con 19 años, una edad complicada, David se quedó huérfano. Igual que sus hermanos, Sergio, entonces de 7 años; y Josetxu y Eva, que eran más mayores. «Mi hermano pequeño y yo fuimos los que de alguna manera salimos peor parados, quizá porque teníamos menos edad y nos encontrábamos en un momento más vulnerable, pero la muerte de mis padres nos afectó sobremedida. Yo tuve muchos problemas a partir de ese momento con el alcohol, con la velocidad, con las motos y los coches. Al final quieres olvidar y te refugias en el alcohol, en salir con los amigos, en las noches... lo que quieres es olvidarte de la vida y vivir de otra manera». Una de esas noches por Madrid David bebió más de la cuenta y cuando regresaba a casa en su moto, una potente Kawasaki ZX10, se picó con el conductor de un coche en pleno Paseo de la Castellana. La carrera le jugó una mala pasada. Se empotró a 160 kilómetros por hora contra una farola y salió despedido arrastrando su cuerpo más de 200 metros. Estuvo muerto durante tres segundos hasta que un guardia civil y un policía nacional que prestaban vigilancia en la cercana Embajada de Estados Unidos le pudieron reanimar. Tuvo suerte. Llevaba un casco de competición homologado que se rajó completamente y le salvó de traumatismos en la cabeza. El resto del cuerpo quedó destrozado. Las lesiones fueron gravísimas, estuvieron a punto de amputarle la pierna y desde entonces ha pasado quince veces por el quirófano. «Lo que no entiendo es cómo estoy aquí. Alguna causa habrá, quizá el trabajo que estamos haciendo, no lo sé... pero bueno hay que aprovechar esta oportunidad e intentar salvar a otras personas», dice el 'número dos' de Stop Accidentes. La



muerte de sus padres también trastocó la vida de su hermano pequeño. Ya no fue el mismo. No aceptaba lo que había pasado. Con los años, tuvo una vida complicada con consumo de alcohol de por medio. «Una situación parecida a la mía, pero Sergio tuvo menos suerte que yo. Se salió en una rotonda en un coche y murió en el acto. Había dejado de beber, pero ese día discutió con alguien se tomó unas copas y cogió el coche. Tenía 31 años», recuerda ahora David. Un momento de la rueda de prensa en la DGT con David y Fernando, a la derecha, y el ministro Marlaska, tercero por la izquierda. R. C. El drama siguió retorciendo la vida de los hermanos Pérez Landazábal. A los seis meses de la muerte de Sergio, a su hermano Josetxu le diagnosticaron un cáncer que acabó con su vida. «¿Hasta qué punto una decisión de una persona por ir más deprisa ha desatado todo esto?», se pregunta David. «¿Es toda una consecuencia tras la muerte de mis padres? ¿Es una casualidad? No lo sé, es complicado, pero es lo que trato de contar en mis charlas, la tragedia que queda detrás de cada cifra por fría que suene. Escuchamos que han fallecido dos personas y se termina ahí... pues no, no se termina ahí. Para nada». A David, que tiene una empresa de asesoría, le impusieron hace unos años dos sanciones de tráfico por saltarse un semáforo en ámbar y una señal de stop. «No lo hice a lo loco, me lo salté como si fuera una

ceda al paso, pero me pillaron». Le quitaron ocho puntos y entonces asistió a un curso de recuperación de puntos, donde escuchó el testimonio de Fernando Muñoz, su antecesor en el cargo en Stop Accidentes, y quien perdió un hijo en la carretera. El chico, de 25 años, se quedó dormido tras una noche de trabajo frente al ordenador. «Escuchar a una persona que se pone delante de otros a contar todo lo que lleva dentro me pareció impresionante. Recuerdo que, según terminó su charla, me levanté y le dije a Fernando que quería ayudar». Des de entonces, y ya han pasado cinco años, David lleva dando charlas a infractores en los cursos de recuperación de puntos, en centros penitenciarios y a estudiantes en institutos. «El tiempo que me queda libre lo dedico a esto. Todos los viernes por la tarde voy a dar charlas, e insisto mucho en que no podemos quedarnos en la cifra, en normalizar los datos o en pensar que esto nunca nos va a pasar a nosotros». David contó ante todos los presentes que esa labor de concienciación se la debe a Fernando y a su desgarrador (y esperanzador) testimonio en aquella charla contando la muerte de su hijo... Fue en ese momento cuando los dos se abrazaron provocando que la sala de la DGT, donde se desarrollaba la rueda de prensa, irrumpiera en un aplauso. Tras fundirse en ese profundo y silencioso abrazo, Fernando, de 71 años, recordó el accidente de su hijo hace

17 años. «Se iba de vacaciones con su novia a Portugal. Estaba estudiando Ingeniería Informática y la música era su pasión. La noche antes estaba poniendo en marcha una página web musical de forma altruista. Y se quedó trabajando hasta las cuatro o las cinco de la madrugada. Cuando cogió el coche no había dormido lo suficiente». De camino a Portugal, en el kilómetro 281 de la A5, pasado Trujillo, el hijo de Fernando, Germán, se quedó dormido y se salió de la calzada. Su coche, un Opel Zafira, se empotró contra un pilar de hormigón de un puente de una carretera que cruzaba la autovía. Él murió en el acto y su novia sobrevivió. Fernando reprochó al ministro que ese pilar no tuviera una protección. «De haberlo tenido, mi hijo estaría vivo. Se habría roto las piernas o habría tenido algunas fracturas, pero no habría muerto». Y ante la mirada comprensiva de Marlaska, criticó que el Gobierno no actúe con más contundencia contra los excesos de velocidad, el consumo de alcohol o las distracciones, que ocasionan buena parte de las muertes en carretera. «Todos los años es la misma película, siempre igual y los muertos no bajan. Esto es una pandemia y hay que combatirla como si fuera el covid, dando las cifras de muertos todos los días, con más controles y más dureza porque los coches son armas y los accidentes mortales son homicidios viales. Matar con un vehículo sale muy barato», censuró. Pesé a los reproches, y aún conmovido por los testimonios, Marlaska dijo que ojalá se hubieran escuchado esas palabras fuera de la DGT, y añadió que en los seis años que llevaba presentado los balances de siniestralidad, esta comparecencia había sido la más especial.

Stop Accidentes

Taller de Rótulos precisa: - Rotulista/Montador

Enviar curriculum o llamar  sanju@san-ju.com  93 630 54 02

 Carrer Múrcia, 14 Sant Boi de Llobregat

Maserati GT2 STRADALE 640 CV

Las carreras son vida



La puerta del garaje se abre y enciendes el motor. Es hora de empezar. La luz se pone verde: sal a correr por la pista. Más rápido. Nada puede detenerte, porque las carreras son tu forma de vida.

A primera vista, su destreza en las carreras es inmediata. Su carrocería cincelada fue diseñada para incrementar drásticamente la carga aerodinámica con el aire pasando a su lado. Los elementos de carreras, como el capó aerodinámico con aletas de entrada de aire en carbono mate, gritan velocidad, mejorando la circulación del aire y la disipación del calor, mientras que los elementos de carreras en bruto, como el monocasco de fibra de carbono expuesto en la cabina, declaran su pedigrí de campeón.

EL MOTOR NETTUNO EUFORIA DE CARRERA

Desata el rugido del potente Nettuno diseñado en Módena. Un rugido que pone límites a los coches. Con una potencia impresionante de 640 CV, el motor V6 biturbo optimizado cuenta con una combustión de precámara inspirada en la Fórmula 1 para ofrecer una potencia asombrosa. El GT2 Stradale no solo compite: domina, lo que lo convierte en uno de los RWD de 0 a 100 más rápidos de la carretera. Haz que cada momento sea digno del podio.

La precisión y la agilidad están presentes en cada centímetro de esta bestia. Desde el momento en que Nettuno despierta, comienza la carrera. La refrigeración mejorada y los transportadores laterales más grandes superan los límites del rendimiento, brindando un control dinámico para una experiencia de conducción inigualable que domina la carretera.

LEGAL PARA CIRCULAR, APENAS

El GT2 Stradale, que es el resultado directo del Maserati GT2, el coche de carreras que batió récords, lleva a la carretera una mecánica impecable, una ingeniería asombrosa y un pedigrí indiscutible en las ca-

rreras. Algunos van por el oro, pero también hay quienes van más allá. El GT2 Stradale pertenece a la segunda categoría. Sin límites, todo competición: es una forma de ser.

Profundice en las especificaciones de rendimiento para ver cómo la experiencia de subir al podio del Maserati GT2 se ha trasladado a su alcance.

AERODINÁMICA

500 kg de carga aerodinámica

El GT2 Stradale ofrece una aerodinámica alucinante con hasta 500 kg de carga aerodinámica a 280 km/h, equilibrada entre 130 kg en la parte delantera y 370 kg en la trasera para mantener el coche pegado al circuito. Las características aerodinámicas del superdeportivo incluyen un capó delantero aerodinámico derivado de las carreras combinado con suspensiones de competición activas para soportar una carga aerodinámica sin precedentes e impulsar al GT2 Stradale por las curvas a velocidades increíbles. Más carga aerodinámica, más agilidad, más placer de carrera.

Despojado de su esencia de competición para ser más ligero y rápido, los ingenieros de Maserati han conseguido reducir el peso del vehículo en aproximadamente 60 kg, en comparación con las fases iniciales de producción, utilizando materiales técnicos ultraligeros. El GT2 Stradale es más ligero y tiene una aerodinámica maximizada para ir más

CAPÓ AERODINÁMICO

Mayor flujo de aire, mayor refrigeración. El capó aerodinámico de competición opcional aprovecha el flujo de aire del radiador para maximizar la velocidad del aire y aumentar la carga aerodinámica, lo que mantiene al GT2 Stradale más bajo y más rápido.

GUARDABARROS CON LAMAS

El aspecto de la resistencia cero. Los nuevos guardabarras con lamina en los pasos de rueda au-

mentan la carga aerodinámica frontal y mejoran la refrigeración. Sin límites, todo

ALERÓN TRASERO

Velocidad a chorro en tierra. El alerón trasero multiposición aumenta la carga aerodinámica del GT2 Stradale hasta unos inigualables 370 kg en la parte trasera, empujando el aire hacia abajo para que permanezca pegado a la pista. Persigue más allá de todos los límites.

DIFUSOR TRASERO

La carga aerodinámica sin precedentes se absorbe con facilidad gracias al difusor de competición que libera las ruedas traseras. El aire pasa rápidamente junto a la silueta aerodinámica del GT2 Stradale y supera al resto.

Rendimiento inquebrantable con alma italiana de pura cepa. El GT2 Stradale está diseñado para superar al resto desde la comodidad de la cabina de un gran turismo. La innovación técnica se combina con la tradición artesanal en una cabina envolvente con sonido natural y una comodidad superior, pero solo para un círculo selecto de corredores. Abra las amplias puertas tipo mariposa para tomar la línea de partida, al estilo Maserati.

COMODIDAD Y CONVENIENCIA

El variador de altura del vehículo (elevador) del GT2 Stradale se puede activar con solo pulsar un botón para aumentar la distancia al suelo al atravesar obstáculos como badenes o rampas muy empinadas. El eje delantero del superdeportivo se eleva 50 mm a velocidades de hasta 40 km/h para garantizar un manejo suave al recorrer las calles de la ciudad.

SOPORTE DE CONDUCCIÓN EN CONTROL TOTAL

Mantén el control de los giros y vueltas de la vida con una precisión milimétrica.

Y cuando te enfrentes a lo inesperado, las funciones de conducción



Experimenta la emoción de la velocidad y la agilidad sin filtros.

avanzadas ofrecen una capa adicional de protección para un rendimiento y una seguridad sin concesiones.

Porque en la vida, como en las carreras, lo importante es la confianza.

SISTEMA DE VISIÓN ENVOLVENTE

Experimente una vista integral de los alrededores del vehículo con la cámara de 360°, que proporciona una perspectiva panorámica para mayor seguridad y comodidad.

ARRANQUE EL MOTOR Y SELECCIONE UN MODO DE CONDUCCIÓN.

Cuando las carreras son la vida, la flexibilidad es clave. Ya sea que el momento exija la intensidad de la pista o la estabilidad en las resbaladizas calles de la ciudad, el GT2 Stradale ofrece un modo de conducción adaptado a cada necesidad.

El nuevo y avanzado modo Corsa fue diseñado para liberar todo el potencial de cada corredor con una experiencia de piloto profesional de 360°, disponible exclusivamente para GT2 Stradale.

El control electrónico se puede minimizar para disfrutar de una conducción cruda y emocionante que pone al conductor en completo control.

Con cuatro niveles de control diferentes, reduce gradualmente las ayudas electrónicas hasta llegar al nivel 1, en el que el conductor es libre de soltarse y trazar su propio camino en el circuito.

Modo deportivo

Cuando llegue el momento de subir la apuesta, cambia al modo Sport. Esta configuración agudiza las res-

puestas del vehículo y ofrece una experiencia de conducción más dinámica, para que cada camino se sienta como una vuelta en la pista.

Modo GT

Ideal para la conducción diaria, el modo GT proporciona una conducción cómoda pero con capacidad de respuesta, perfecta para recorrer las calles de la ciudad o las carreteras abiertas.

Modo húmedo

Cuando la carretera está resbaladiza y el clima es impredecible, el modo húmedo ofrece una estabilidad mejorada. Ajusta automáticamente el control de tracción para evitar que las ruedas patinen, lo que garantiza una conducción suave y segura.

Paquete para el podio

Cuando comienza la carrera diaria, prepárate para lo que te depare el camino. Con el mejor espacio de carga de su clase, el GT2 Stradale tiene espacio para todo lo esencial de un corredor y más.

Una necesidad insaciable e instintiva de competir, de estar por delante de la multitud, en la pista y en la vida. Para los corredores, la estética y la adrenalina son aliados inseparables: la velocidad es el escultor definitivo. Diseñado para unos pocos, el GT2 Stradale no solo hace su aparición, sino que atrae a la audiencia. Diseño exterior

ESCULPIDO PARA LA VUELTA MÁS RÁPIDA

Un cuerpo de corredor para una mente de corredor. Debajo del kit de carrocería de fibra de carbono cincelado, los guardabarras con lamina y el capó delantero aerodinámico GT2 se encuentra el chasis monocasco de fibra de carbono ultraligero. Porque cuando las carreras están en tu ADN, cualquier momento que no pases compitiendo son momentos que pasas esperando volver a la pista.

Fuente: Maserati

