www.llobregatmotor.com Llobregat



- Diagnóstico Multimarca
- Mécanica General
- •Inyección Gasolina y Diesel
- Electricidad
- Electrónica

Marqués de Cornella, 15 08940 CORNELLÀ

93 377 23 69 665 640 269 talleresdj@gmail.com www.talleresdj.com www.tallerescga.com

Híbrido y Eléctrico

Aire Acondicionado

Neumáticos

Pasamos ITV

Restauración de Clásicos

Periódico mensual de motor **GRATUITO** • Noticias · Seguridad Vial · Información de proximidad · Coches y Motos · Deportes · ...







Vine a la teva botiga

A.R. MOTORS

C/ Riera Roja, 26 Quadis Autocentr Sant Boi de Llobregat Tel.: 93 635 87 00 Ctra. Reial, 120 Sant Just Desvern Tel.: 93 668 60 51 Avda. Carrilet, 293 Hospitalet de Llobregat Tel.: 93 260 04 50 www.armotors.es





Editorial

Promesas, ¿sólo promesas?

El pasado mes de noviembre tuvo lugar en Zaragoza la mesa de la Automoción con la presencia de representantes de las Comunidades Autónomas y de toda la cadena de valor del sector del automóvil (ANFAC, FACONAUTO, SERNAUTO, GANVAM, AEDIVE, ANESDOR) y de las centrales sindicales (CCOO, UGT-FICA y USO) y la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, anuncio que el Gobierno tiene previsto movilizar unos 10.000 millones de euros durante los próximos tres años del nuevo mecanismo "Next Generation EU" para reactivar el sector de la automoción, lo que supone un 14% del total del presupuesto europeo. La ministra destaco que "la prioridad del Gobierno es desarrollar un ecosistema de movilidad sostenible, inteligente, segura y conectada, reforzando la industria automovilística española, y apoyar su descarbonización, conectividad, 5G, infraestructura de recarga y vehículos alternativos, con el objetivo de que sea una palanca para la recuperación económica y social en los próximos años". La ministra insistió en que "la Mesa de la Automoción es fundamental para mantener un diálogo abierto y fluido con los principales actores del sector de automoción. Debemos entre todos definir proyectos tractores que nos permitan reforzar la competitividad de la industria automovilística española y afrontar el doble desafío de la transición digital y ecológica generando riqueza y empleo y contribuyendo a la cohesión social y territorial". Esperemos que sean promesas firmes y que se cumplan y que el gobierno escuche las reclamaciones del sector. Un ejemplo: la subida del impuesto de matriculación por parte del gobierno puede provocar el cierre de números concesionarios, ¿eso es lo que queremos para la industria de la automoción?

Mitos

Volkswagen Escarabajo, "el coche del pueblo"



Pocas personas habrá en el mundo que no conozcan al famoso Volkswagen Escarabajo, uno de los coches más exitosos de la historia y que fue concebido como "el coche del pueblo" por el histórico ingeniero Ferdinard Porsche. El primer prototipo del Escarabajo nació en 1933 y desde ese entonces se convirtió en el vehículo récord en permanencia de producción y el que más fanáticos congrega en clubes. Se vendió en más de 140 países y fue fabricado en todos los continentes. Inclusive en torno a su producción se fundó la ciudad de Wolfsburg en 1938. Su historia comienza unida a la de Ferdinand Porsche. Cuando Adolf Hitler se alza con el poder en 1933, decide poner en marcha un plan de fomento de la industria del automóvil, con el objetivo de relanzar sus fábricas y hacerlas más competitivas frente a las inglesas y las francesas. De este modo se lanzó un concurso a los empresarios para la concesión de la fabricación del denominado 'coche del pueblo' (Volks Wagen). Ferdinard Porsche fue finalmente el encargado de llevar a cabo el proyecto cuyo fin era construir un vehículo sencillo y barato que pudiese estar al alcance de la mayoría de los alemanes sin que sus economías se resintiesen. En 1936 era presentado el prototipo definitivo con un motor 2T, pistón doblado, 4 cilindros contrapuestos, refrigerado por aire, cilindrada de 985cc y una potencia de 23,5cv. La clásica forma redondeada persiguía, además de un diseño aerodinámico, la búsqueda de un consumo escaso. Tras la Segunda Guerra Mundial y tras algunos cambios en coche (a partir de 1953), el el Volkswagen Escarabajo, conocido en Alemania y otros países europeos como Vocho o Beetle, comenzó una nueva etapa que lo llevaría a alcanzar la fama mundial, sobre todo en e cine y la música pop. y adoptar nuevas denominaciones como Fusca. Pero todo tiene su final y en julio de 1974 era fabricado el último Escarabajo en la planta de Wolfsburg y el 19 de enero de 1978 salía de la planta de Emden el último Volkswagen Escarabajo 'Made in Germany'. Sin embargo el modelo continuó con vida en las plantas de Brasil y México fundamentalmente. En México, precisamente en la planta de la ciudad de Puebla se fabrico hasta el 30 de julio de 2003, cuando salió el Volkswagen Escarabajo número 21.529.464 y se dejó de fabricar.



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
Pallejà936 630 102
St Vicenç dels Horts936 566 161
St Andreu de la Barca936 356 410
Cervelló93 660 27 00
Corbera de Llobregat93 668 80 00
La Palma de Cervelló639 386 163
El Papiol93 673 20 00
Torrelles de Llobregat93 689 10 00
Vallirana93 683 00 00
Sant Boi93 640 01 23
Viladecans93 659 40 24
El Prat de Llobregat93 478 72 72
Guàrdia Civil:062
Creu Roja:934 222 222
(Coordinació d'emergències)

Altres serveis:

int. Meteorologica:	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 t	ots
(St. Esteve Sesrovires): .	937 714 302

Moto Club Torrelles:936 890 565

Parece que fue ayer

6 de diciembre de 1948. Nacio Keijo Erik "Keke" Rosberg. Piloto de Fórmula 1 a principio de los años 1980, y a pesar de haber nacido en Estocolmo (Suecia) fue el segundo piloto finlandés en correr en la Fórmula 1. Eso y su velocidad le valieron el apodo de «finlandés volador».

12 de Diciembre de 1946. Nació Emerson Fittipaldi. Piloto de automóviles brasileño, campeón mundial de Fórmula 1. Conocido con el sobrenombre de Emmo, Fittipaldi empezó a competir en Europa en 1969 en la fórmula Ford, pero al siguiente año ya empezó a pilotar en Fórmula 1 con Lotus.

31 de Diciembre de 1946. Nació en Modesto, California, Kennet Leroy Roberts, ex-motociclista y el primer estadounidense en ganar el Campeonato del Mundo de 500 cc

3 de Enero de 1969. Nació Michael Schumacher en Huth-Hermülheím, Alemania. Es uno de los pilotos de carreras más laureado de la historia, tiene siete títulos mundiales con las escuderia Benetton (2) y Ferrari (5)

7 de Enero de 1985. Nació Lewis Carl Davidson Hamilton en Stevenage, Hertfordshire, Reino Unido. Su primer Campeonato del Mundo de F1 lo obtuvo con McLaren - Mercedes en 2008.

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.

Motor www.llobregatmotor.com

Agenda

16 y 17 de Enero

Santiago de Chile

Mundial Formula E.

3 – 15 de Enero Kally

Dakar. Arabia Saudí

07 - 10 de Enero. 38ª Edi-

ción Pingüinos. Valladolid

Periodico MENSUAL y GRATUITO repartido en:

Cornellà, Sant Joan Despí, Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Feliu, Molins de Rei, Sant Andreu de la Barca, Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Sant Boi, Viladecans y El Prat de Llobregat.

Redacción: info@llobregatmotor.com

Departamento Comercial:

alberto@llobregatmotor.com; santiago@llobregatmotor.com

Edita ARACAT PUBLICIDAD

08940 Cornellà de Llobregat (Barcelona)

Tels. 619 900 979 · 610 228 405 alberto@llobregatmotor.com

Depósito. Legal: B-12127-2012



La automoción pide al Gobierno avanzar en un modelo de industria y empleo para su sector



La automoción representa el 11% del PIB y da empleo al 9% de la población activa

El sector de la automoción en su conjunto, representado por las asociaciones de fabricantes de automóviles (ANFAC) y de componentes (SERNAUTO), y las de distribución y comercialización de vehículos, (FA-CONAUTO y GANVAM), advirtió en la Mesa de Automoción convocada por el Ministerio de Industria, celebrada en Zaragoza y con la asistencia de otros departamentos del Gobierno, de la necesidad de definir el modelo para la industria de la automoción que se ha de alcanzar a través de la puesta en marcha de las acciones contempladas en el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción. El sector valora positivamente que se priorice al sector a la hora de asignar y pedir los fondos europeos y ofrece su colaboración para trabajar en un modelo constructivo para la industria.

El conjunto de la cadena de valor afirma que el Plan de Impulso es positivo para el sector, en el sentido de incluir medidas a corto plazo, para fomentar en su recuperación y a medio y largo plazo, para progresar en la transformación del sector hacia la industria de la movilidad del futuro. Lo que resulta ahora muy necesario es definir un "modelo constructivo, proactivo y consensuado con el sector, en el que se alcanzarán los objetivos de

descarbonización y digitalización del parque planteados con Europa pero manteniendo la industria, el empleo de calidad y el tamaño del mercado, con una transición inclusiva que permita la transformación del tejido actual con los menores impactos negativos posibles", señalaron desde

Las Asociaciones
Anfac, Sernauto,
Faconauto y Ganvam
alertan del punto de
inflexión que
atraviesa la
automoción de cara
a la verdadera
recuperación y la
transformación
a la industria
de la movilidad.

las asociaciones. "Todos apostamos por una transición ordenada hacia los vehículos cero emisiones y una movilidad descarbonizada, ese es el compromiso y estamos convencidos de que lo vamos a conseguir".

El sector entiende que se encuentra en un punto de inflexión muy importante, porque la crisis provocada por la pandemia se va a prolongar previsiblemente en 2021 sin que los apoyos al mercado y la industria estén asegurados después de diciembre de 2020. Además, si no se remedia como han hecho otros países como Francia o Portugal y solicita el sector, la adaptación a la nueva normativa de medición de emisiones de CO2 (WLTP) provocará una subida del Impuesto de Matriculación (que se abona en función de estas emisiones) muy negativa en este contexto de caída del mercado de al menos un 35% en 2020, la tercera peor de Europa.

La automoción aboga, por el contrario, por una reforma integral de su fiscalidad, que incluya criterios medioambientales, privilegie los vehículos electrificados, penalice el uso de vehículos más viejos respecto de la compra de vehículos más eficientes y que no dificulte la renovación del parque. En este sentido, pide que el impacto se neutralice ajustando la tarifa del impuesto mientras el sector se recupera de la crisis y se consensúa el nuevo paquete fiscal anunciado por el Gobierno en el Plan de Impulso I a cadena de valor en bloque es consciente de que el Gobierno está trabajando desde diversos ámbitos en este aspecto urgente del Impuesto de Matriculación y entiende que la decisión está ya en la mesa del presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, al que pidieron "una solución rápida y alineada con el Plan de Impulso".

Es muy relevante además incrementar la deducción por innovación en procesos también para las empresas grandes, verdaderas tractoras de la innovación y creadoras de inversión y empleo, y al objeto de evitar que la innovación se haga por parte de países competidores de nuestro entorno y no en territorio español.

Las asociaciones del sector reclaman así claridad en este modelo, y un compromiso claro de que el objetivo final común es la descarbonización y digitalización pero aspirando a mantener un objetivo de tres millones de vehículos producidos en España en todo momento y de un mercado de vehículos de 1,5 millones de unidades anuales. "España debe priorizar el mantenimiento de la producción y el empleo en nuestro país, y eso es posible con unas medidas que faciliten

Las asociaciones entienden que es una buena noticia que el Gobierno y el ministerio de Industria prioricen al sector a la hora de solicitar los fondos europeos y ofrecen su colaboración para trabajar juntos en ese modelo y su concreción en políticas sectoriales

la transición de manera ordenada", afirmaron.

La automoción pide que el modelo constructivo que todos apoyan se debe concretar a través de la Mesa de la Automoción, promovida por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que consideran que es el foro

donde todos los agentes pueden aportar y de donde deberían salir las propuestas de aplicación óptimas y consensuadas para la consecución de los objetivos compartidos. En este sentido, abogan por su consolidación y por la creación de grupos de trabajo que ya estaban previstos y que deberían debatir cómo aplicar las medidas del Plan de Impulso, al considerar que las medidas se deben consensuar antes con la industria y que es necesario que un único foro coordine un sector tan importante para la economía y empleo. Sin embargo, se mostraron preocupados por la escasa dotación de fondos para el Ministerio de Industria en los Presupuestos Generales del Estado frente a otras partidas "cuando la reindustrialización es un pilar del plan de recuperación europeo, un pilar que no vemos reflejado de este modo en los Presupuestos Generales del Es-

En esta línea, las mencionadas asociaciones han resaltado hoy la importancia de conseguir y gestionar convenientemente los fondos europeos para la Automoción, a través de proyectos tractores como los que se están trabajando y que tendrán el máximo impacto en la transformación del sector, el progreso hacia la movilidad sostenible y el empleo de calidad generado en toda la geografía española.

Las asociaciones han indicado pues que la necesaria transición a la movilidad del futuro se tiene que hacer sin poner en riesgo la industria y los empleos, estimulando fuertemente la demanda de vehículos sin emisiones para que la oferta y la producción se adecúen a ella pero acompañando el modelo y medidas sectoriales a la realidad del mercado y de la producción en nuestro país en cada momento, donde todas las tecnologías juegan un papel esencial. El sector de automoción se enfrenta a un reto de descarbonización a 2040 y en esos veinte años las distintas tecnologías irán variando su peso en la producción y mercado. La automoción representa el 11% del PIB y da empleo al 9% de la población activa, unos dos millones de puestos de trabajo teniendo en cuenta toda la cadena de valor, por lo que es crítico contar con todas las tecnologías y evitar que nuestro tejido productivo y empleo se reduzca.



Las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas crecieron un 52% en noviembre

Las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas (turismos, cuadriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) subieron en noviembre en un 52% con respecto al mismo mes del año anterior, con unas ventas en el periodo de 23.306 unidades. En cuanto a las ventas de turismos, estas entregas crecieron un 48,7%, hasta las 21.667 unidades.

La cuota de mercado de vehículos alternativos sigue creciendo y se coloca en el mes de noviembre en un 24,7%. Los vehículos electrificados siguen encabezando este crecimiento aumentando su presencia en las ventas totales en España, con una cuota del 3,2% para los híbridos enchufables y del 2,3% para los eléctricos puros. Los híbridos se consolidan como la vía de entrada principal a la electromovilidad, casi cuadruplicando las ventas del mismo mes de noviembre de 2019. Este impulso registrado en los últimos meses ha permitido que España haya mejorado en más de ocho puntos en el indicador de vehículo electrificado sobre el mercado total en el Barómetro de Electro-movilidad elaborado por ANFAC para el tercer trimestre de 2020. A pesar de este crecimiento, España aún se sitúa muy lejos de sus homólogos, con 40 puntos por debajo de la media europea de penetración sobre mercado total que arroja este indicador, remarcando la necesidad de aumentar el esfuerzo dedicado de los planes de ayuda al impulso de la electromovilidad nacional.

En el conjunto del año, las ventas de vehículos electrificados, híbridos y de gas (turismos, cuadriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) consiguen incrementar sus ventas en un 12% con 165.224 unidades, destacando el fuerte crecimiento de las tecnologías electrificadas, donde los híbridos enchufables casi triplican sus ventas, hasta las 16.859 unidades y los eléctricos puros acumulan 15.517 unidades vendidas, un 40% más. En contraposición, los vehículos a gas continúan su tendencia a la baja, reduciendo un 52%, con 15.105 unidades, hasta noviembre.

En todas las Comunidades Autónomas se disparan las matriculaciones de vehículos electrificados en el mes, multiplicando las ventas por cerca de 10 en algunos casos. Sin embargo, los volúmenes siguen siendo bajos. La autonomía con mayores ventas en noviembre sigue siendo Madrid (2.475 unidades) seguida de lejos por Cataluña (819 unidades)



Las ventas de vehículos eléctricos crecieron un 127% durante noviembre, 2.171 unidades matriculadas

Vehículos Eléctricos – Etiqueta Cero. Las ventas de vehículos eléctricos crecieron un 127% durante noviembre, y alcanzan las 2.171 unidades matriculadas en este mes, acumulando un total este año de 15.517 vehículos vendidos, que supone un 39,3% más que el mismo periodo del año pasado. Representa un 2,3% de la cuota de mercado en el último mes.

Vehículos Híbridos Enchufables – Etiqueta Cero. Las ventas de vehículos híbridos enchufables en el penúlitmo mes del año han alcanzado las 3.048 unidades matriculadas, un 264% más que en el mismo periodo

del año pasado. En el acumulado del año, alcanzan las 16.859 unidades, un 153,7% más. Representa un 3,2% de la cuota de mercado en el mes de noviembre. El grueso de estas ventas son turismos, con 16.807 unidades vendidas y un crecimiento del 154,1%

Vehículos Gas – Etiqueta Cero.. Los vehículos de gas alcanzaron en noviembre un total de 2.200 unidades matriculadas, con un ascenso del 24,7% en comparación con el mismo mes del año pasado. Representa un 2,3% de la cuota de mercado.

Vehículos Híbridos - Etiqueta

Cero. Los vehículos con tecnología híbrida no enchufable alcanzaron las 15.886 unidades matriculadas en noviembre. Este tipo de vehículo también ha registrado un crecimiento muy importante en sus ventas, con un ascenso del 34,7% en el mes de noviembre que representa el 16,9% de la cuota de mercado. En el acumulado del año, crecen un 19,6%, hasta las 117.741 unidades.

Vehículos Hidrógeno – Etiqueta ECO. En este mes de noviembre se ha registrado la matriculación de un vehículo de hidrógeno, que se suma a la unidad vendida el pasado mes de febrero, acumulando un total de 2 vehículos de esta tecnología durante

Diesel y Gasolina – Etiqueta C. Las matriculaciones del total del mercado en gasolina (turismos, vehículos comerciales e industriales, autobuses y cuadriciclos) cayeron un 46% al igual que los vehículos diésel que decrecieron en un 31% durante el mes de noviembre.

Nivel de Emisiones CO2 Matriculaciones Vehículos Nuevos. Durante el último mes de noviembre el nivel de emisiones medias de vehículos nuevos se situó en 107, g/Km recorrido, lo que supone un 9% menos que en el mes de noviembre de 2019.

El mes de Noviembre mantiene la caída en todos los segmentos de venta de vehículos



Las matriculaciones de vehículos comerciales retrocedieron en el mes un 8,1% respecto de noviembre de 2019

Los números rojos se mantienen en todos los segmentos y canales de venta de vehículos en noviembre de 2020 y por lo tanto en el acumulado. La segunda ola de la pandemia y la grave crisis económica y social asociada está profundizando la caída de las ventas en todos los mercados.

El mercado de turismos continúa mostrando la misma debilidad que los meses precedentes, solo pendiente del número de días laborables en el mes para determinar si la caída es

Las matriculaciones de turismos y todoterrenos registraron un descenso en noviembre de un 18,7%, con 75.708 unidades

matriculadas

unas décimas mayor o menor. El undécimo mes cierra con una caída de las ventas de matriculaciones de turismos y todoterrenos del 18,7%, hasta las 75.708 unidades. En el acumulado del año, se han comercializado 745.369 unidades, un 35,3% menos que en el mismo periodo del año anterior.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en el mes de noviembre se quedan en xxx gramos de CO2 por kilómetro, xxx gramos menos que la media de emisiones de los vehículos nuevos comercializados en el mes de noviembre de 2019

Todos los canales recortan sus ventas respecto del mismo mes del año anterior. El único canal que reduce sus tasas de decrecimiento es el de empresas, con un 7,6% de descenso mientras que el particular mantiene sus descensos a doble dígito respecto del mismo mes del año pasado. El canal de alquiladores no consigue remontar al seguir desaparecido el turismo.

Vehículos Comerciales Ligeros. En noviembre, se han matriculado 15.627 vehículos comerciales ligeros, un 8,1% menos que en el mismo mes del año pasado. En el acumulado, la caída se queda en el 28,7%, con 141.487 unidades. El canal de alquiladores registra un aumento en el mes del 19,9%, hasta las 2.268 unidades. El canal de autónomos cae cerca de un 14,8% y las empresas, un 9,6% en el mes de noviembre.

Industrias y Autobuses. Las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses descendieron un 0,6% durante noviembre, con 2.693 unidades entregadas. Acumula una caída del 25.8% en el penúltimo mes del año con un total de 19.653 vehículos matriculados. Los vehículos industriales han reducido sus entregas un 1% durante este mes, con 2.470 unidades vendidas. De igual manera, los autobuses, autocares y microbuses mantienen su caída en sus ventas en el undécimo mes con una reducción del 4,7% y 223 unidades entregadas.





VEHICLES SENSE DISTINTIU AMBIENTAL DE LA DGT

FINS A 10 DIES D'EXCEPCIÓ-L'ANY



REGISTRA EL TEU VEHICLE I SOL·LICITA UNA AUTORITZACIÓ

Els vehicles que no disposen de distintiu ambiental de la DGT poden circular dins la ZBE Rondes de Barcelona de 20 h a 7 h els dies feiners i durant tot el dia els caps de setmana. Addicionalment, hi podran accedir 10 dies l'any, en dies laborables de 7 h a 20 h, si es donen d'alta al Registre metropolità, on es poden sol·licitar les autoritzacions diàries corresponents. L'alta al Registre és intransferible entre vehicles o titulars i té una vigència de 2 anys prorrogables.

REGISTRA'T A zbe.barcelona







Plan RENOVE para motos dotado con 5 millones de euros



Las ayudas van de 400 a 700 euros

El Gobierno, a través del Ministerio de Industria, ha puesto en funcionamiento este año 2020 un Plan RENOVE para motos dotado con 5 millones de euros para reactivar el sector en el marco de la pandemia por la COVID-19. Pueden acogerse a la subvención todas las mo-

tocicletas (de dos y tres ruedas) adquiridas desde el 15 de junio y hasta el 31 de diciembre. La ayuda se puede solicitar con carácter retroactivo y el plazo expira a final de año.

Para la adquisición de motocicletas convencionales, con un precio máximo

antes de impuestos de 8.000 euros, se conceden 400 euros de ayuda al comprador. Esta cantidad se eleva a 750 euros en el caso de motocicletas eléctricas, con los requisitos de que no supere los 10.000 euros, tenga más de 3Kw de potencia y una autonomía su-

perior a los 70 kilómetros.

Según cálculos de ANESDOR, el margen presupuestario aún permite que en torno a 9.000 compradores se acojan a la subvención ofrecida por el Gobierno. Con el objetivo de facilitar la petición, ANESDOR ha elaborado una guía

Pueden acogerse a la subvención todas las motocicletas (de dos y tres ruedas) adquiridas desde el 15 de junio y hasta el 31 de diciembre

práctica en la que se explica paso a paso cómo solicitar la subvención. Su objetivo es ofrecer información a los concesionarios y a todos aquellos ciudadanos que pudiendo acogerse aún no lo hayan hecho. También a quienes compren una moto nueva o de kilómetro cero en lo que resta de año. Puede descargarse desde la siguiente url: www.anesdor.com/renove.

Además, la entidad ha suscrito un acuerdo con la gestoría Imporges para que los compradores, si lo consideran oportuno, puedan delegar la tramitación de la ayuda.

La segunda Ola de la pandemia frena el crecimiento del sector de la moto que cae un 17,4% en noviembre

ANESDOR, la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas ha hecho públicos los datos de matriculaciones del mes de noviembre de 2020, un periodo en el que se matricularon un total de 12.607 vehículos ligeros, lo que supone una caída del 17,4% en términos interanuales. En este periodo se entregaron 10.725 motocicletas (-18,5%); 1.299 ciclomotores (-12,5%) y 583 unidades de triciclos y cuatriciclos (-5%).

La llegada de la segunda ola de la pandemia ha sido el principal factor en el decrecimiento del número de entregas de vehículos ligeros durante los últimos dos meses. Paralelamente, influye en la comparativa que noviembre de 2019 fue un mes particularmente favorable, muy especialmente en la comercialización de flotas para alquiler, pero también en el caso de los particulares.

En lo que llevamos de año se han registrado 167.706 entregas lo que su-

pone una caída del 11,2%. Una cifra que se considera favorable desde el sector teniendo en cuenta los condicionantes negativos que se han registrado este curso.

Segundo mes consecutivo de cifras negativas, tras un periodo de cuatro meses al alza tras los confinamientos de primavera

José María Riaño, secretario general de ANESDOR, ha indicado que "la tendencia es más positiva de lo que aparentan los números de este mes. La caída de las matriculaciones de los dos últimos meses tiene como motivo evidente la afectación sanitaria, social y económica de la segunda ola de la pandemia. Este año, los meses que ha habido cierta normalidad se han vendido más motos y vehículos ligeros en general. Confiamos en que en cuanto la situación se normalice la línea de crecimiento del sector seguirá siendo favorable".

Por canal de venta. El mercado de motocicletas, el mayor en volumen del sector, en noviembre se han desplomado las matriculaciones del canal de alquiler en un 94,8%. Este es el canal con mayor volatilidad debido a su reducido tamaño y a las necesidades variables de las compañías y las licitaciones de la administración

El descenso ha significativamente menos acusado en los canales de particulares y empresas, con bajadas del 9,3 y el 1,3% respectivamente.



En noviembre se matricularon un total de 12.607 vehículos ligeros



La DGT alerta del incremento de bajas temporales de vehículos y adopta medidas para evitar el inadecuado uso de este trámite

Algunos desguaces irregulares utilizan la figura de la baja temporal del vehículo para evitar cumplir la normativa medioambiental europea de achatarramiento del vehículo

La Dirección General de Tráfico alerta sobre el aumento de bajas temporales de vehículos que se están realizando en las jefaturas provinciales de tráfico en los últimos años. Concretamente se ha pasado de las 60.982 bajas temporales que se tramitaron en el año 2004 y que suponían un 5% respecto al total de las bajas definitivas, a las 132.459 que se registraron en 2019 y que suponen el 50% de las mismas.

La baja temporal es un procedimiento administrativo por el cual un ciudadano puede comunicar a la DGT que va a retirar temporalmente su vehículo de la circulación, una figura prevista en la normativa, pero que al no estar limitada en el tiempo puede amparar transacciones al margen de la legalidad.

Susana Gómez, subdirectora adjunta de vehículos de la DGT señala que hay ciudadanos que deciden retirar definitivamente su vehículo de la circulación y lo entregan, sin saberlo, a un "desguace irregular" con la confianza de que el mismo será retirado definitivamente de la circulación cumpliendo la normativa medioambiental y de tráfico. Sin embargo estos desguaces "irregulares", solicitan la baja temporal, evitando descontaminarlo conforme a criterios ambientales y

Desde el año 2004 se han duplicado este tipo de bajas, pasando de 60.982 a las 132.459 en 2019

baja definitiva. Posteriormente, dan un nuevo destino al vehículo o a sus piezas o lo exportan a terceros países. Para evitar esta práctica, la DGT ha comenzado a enviar a los titulares de vehículos que han solicitado la baja temporal de su vehículo, una carta al domicilio del titular que consta en el

evadiendo la obligación de darlo de

Registro de Vehículos para informarles de la situación administrativa en la que se encuentra el coche, así como recordarle que pese a la baja temporal sigue siendo el responsable de la custodia del vehículo. Según Gómez, "con esta carta esperamos poner en alerta a aquellas personas que han podido ser engañadas, pensando que entregaron su vehículo para ser dado de baja con carácter definitivo y sin embargo, solo le realizaron una baja temporal". Esta medida es un paso previo a la modificación reglamentaria que se quiere realizar desde la DGT para establecer un límite temporal a dichas bajas y evitar así el inadecuado uso que se está haciendo de este trámite

Una práctica que salta fronteras.

administrativo.

Esta situación no es única en España, sino que también se produce en otros países de la Unión Europea, motivo por el cual, la propia Comisión Europea publicó un Informe en 2018 relativo al desarrollo en estos años de la Directiva de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, en la que

CIOVO DOST

El vehículo con la baja debe llevarse al Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CAT)

señala la necesidad de que los Estados adoptasen medidas "sobre los procedimientos administrativos de las bajas temporales" y "la mejora del conocimiento de la información del Registro de Vehículos" que evitasen las situaciones en las que el vehículo no terminaba su vida útil en un Centro Autorizado de Tratamiento al final de su vida útil.

En el año 2000, el Parlamento Europeo y el Consejo publicaron la Directiva 2000/53/CE por la que se establecía por primera vez la obligatoriedad de que todos los Estados miembros llevasen a cabo un tratamiento medioambiental de los vehículos al final de su vida útil.

En España esta obligación se hizo efectiva en 2004, de modo que a partir de esa fecha el titular del vehículo que decidiese retirar de la circulación su vehículo y solicitar la baja definitiva del mismo en el Registro de Vehículos debía llevarlo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos al final de su vida útil (CAT) para que dicho centro lo descontaminase conforme a criterios medioambientales. El CAT emitiría el correspondiente certificado de destrucción y descontaminación y procedería a la anotación telemática de la baja definitiva en el Registro de Vehículos.

El proceso de implementación se ha desarrollado en términos generales correctamente, provocando una mejora sustancial tanto en la descontaminación de los vehículos como en la ordenación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. El envío de estas cartas y la futura modificación normativa, ayudarán a evitar la "picaresca" que puede realizarse con las bajas temporales.



Los triángulos de emergencia serán sustituidos por un nuevo dispositivo: una señal luminosa

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha decidido reemplazar los triángulos reflectantes de emergencia que los conductores utilizan para en carretera al resto de vehículos que su vehículo está averiado o que hay algún accidente. El motivo esgrimido es que el hecho de tener que bajarse del automóvil para su colocación pone en gran riesgo al conductor. En los últimos años se ha multiplicado este tipo de accidentes. Una muestra, en 2019, 117 personas perdieron la vida al ser arrollados mientras colocaban los triángulos.

Los triángulos serán sustituidos por una señal luminosa parecida a la que

Una señal luminosa será la que avise a los demás conductores que hay un vehículo averiado. Será obligatoria desde el 2 de enero de 2024

usan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado Se trata de un pequeño dispositivo que cuenta con un anclaje

magnético, por lo que pueden colocarse sin necesidad de bajarse del vehículo.

Este nuevo dispositivo contará con un reflector parabólico. Permitirá ser detectado desde casi un kilómetro. Se podrá conectar con el móvil, gracias a la tecnología Bluetooth, ara enviar una solicitud de asistencia en carretera cuando se active. La nueva señal luminosa será obligatoria a partir del 2 de enero de 2024. Así ha quedado reflejado en el Proyecto de Real Decreto del Auxilio en Carretera, que aún tiene que aprobarse, probablemente antes de la primavera de 2021



8 Llobregat**Motor** Report

MOBILITAT SOSTENIBLE I TRANSICIÓ ENERGÈTICA

L'AMB invertirà 110 milions d'euros en el PSA, el Pla de Sostenibilitat Ambiental, que es desenvoluparà entre 2020 i 2023. També ajudarà a reactivar l'economia i crearà llocs de treball





PROJECTE PER A LA PACIFICACIÓ DE L'ESPAI URBÀ

Projectes per repensar una metròpolis de Barcelona més sostenible i oberta al seu espai natural

ns 13 quilòmetres de l'antiga carretera comarcal C-245, que connecta els municipis de Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels, es convertiran en carrer per integrar-se a l'espai urbà metropolità.

Aquesta actuació és un clar exemple metropolità de transformació integral que pot servir d'exemple per a futures inversions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), que té com a objectiu impulsar projectes per a transformar l'espai públic de forma integral tot avançant cap a una mobilitat més sostenible, promovent els vehicles de baixes emissions i la utilització d'energies netes.

Així les ciutats es convertiran en espais més amables per a les persones, donant resposta a una necessitat que s'ha fet més evident amb la Covid-19.

El projecte, que dona una resposta comuna a una necessitat dels cinc municipis, inclou la construcció

TRANSFORMACIÓ DE L'ANTIGA CARRETERA C-245 EN UN CARRER URBÀ PER UNIR 5 MUNICIPIS DEL BAIX LLOBREGAT



El tram de Castelldefels té una longitud de 1.834 metres des de l'avinguda Ciutat de Màlaga fins a la cruïlla amb l'avinguda de l'Habana Vieja. L'actuació més important serà la remodelació de la plaça de Colom, on s'afavorirà els recorreguts dels vianants.



Nou pas de vianants semaforitzat

A Gavà el tram a remodelar afecta 2.800 metres i tota la C-245 al seu pas pel municipi. L'actuació més destacada serà la implementació d'un pas de vianants davant de l'accés al tanatori, semaforitzat a demanda dels usuaris per tal de garantir-ne la seguretat. 3 Viladecans

Remodelació de la plaça del Tanatori **tatge** diciembre de 2020 9



35
MUNICIPIS PODEN
OPTARA REBRE FONS
DEL PSA I EL PSG

d'un carril bici continu i la implementació d'un Bus Exprés elèctric.

El recorregut també tindrà elements de cohesió, com sistemes de parades de bus centralitzades i un increment dels passos de vianants. A més, es construiran 3 grans places per vertebrar la via.

La Covid-19 ha evidenciat la urgència d'un canvi de model cap a ciutats més amables i saludables

El projecte està liderat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona i en total s'invertiran 38 milions d'euros.

Segons explica Xavier Nogués, cap de Servei de Projectes de Mobilitat de la Direcció de Serveis de l'Espai Públic de l'AMB, "es tracta d'una obra referent que unirà teixits urbans molt diferenciats als quals conjuntarà i donarà continuïtat".

CARRILS DIFERENCIATS

La via passarà a tenir 4 carrils per al trànsit, 2 exclusius per al nou serveix de bus elèctric i 2 –un per cada sentit– dedicats a la resta de vehicles. També es construirà un carril bici bidireccional segregat de la circulació.

Aquesta nova via s'integrarà a la xarxa pedalable metropolitana dins de l'eix Bicivia 7. A més, en un futur, aquesta Bicivia també s'incorporarà dins de la xarxa europea Eurovelo.

INNOVACIÓ SOSTENIBLE

El nou futur nou servei de bus és un exemple d'innovació sostenible en l'àmbit metropolità. La futura línia de Metrobús 8 utilitzarà vehicles elèctrics que es recarregaran a través de dos aparells, anomenats pantògrafs, situats als extrems.

Amb la futura línia M8, l'AMB espera un increment de viatgers a la zona del voltant d'un 10% i calcula que podrà serà utilitzada per 2,5 milions de passatgers anuals.

INVERSIONS PER UNA METRÒPOLIS DEL SEGLE XXI



La remodelació de l'antiga carretera comarcal C-245 constitueix un clar exemple metropolità de transformació integral que pot servir d'exemple per a futures inversions de l'AMB, com són el Pla de sostenibilitat ambiental (PSA) o el Programa d'actuacions de millora del paisatge natural i urbà (PSG).

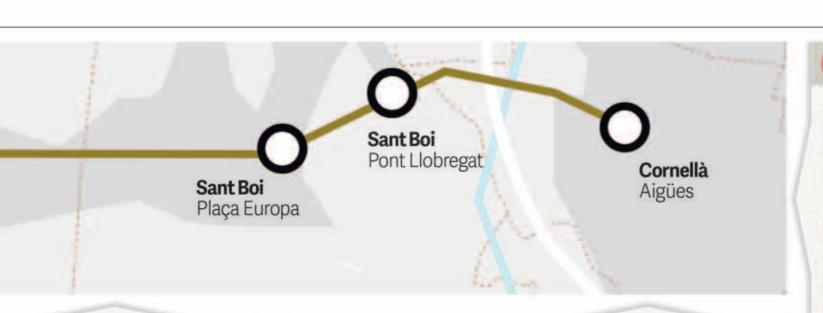
Aquests dos programes també posem èmfasi en els nous requeriments sorgits arran de la Covid-19, que ha posat en evidencia la necessitat d'augmentar l'espai públic per a les persones i adaptar-lo a les seves necessitats.

El PSA té com a objectiu impulsar projectes de mobilitat urbana sostenible i promoure la transició ecològica i energètica mitjançant inversions en la gestió de recursos i residus municipals, entre d'altres. El programa, amb una dotació de 110 milions d'euros, posa una atenció especial als criteris que contribueixin a assolir els objectius de desenvolupament sostenible (ODS) de les Nacions Unides.

Al seu torn, el PSG, que té com a objectiu la millora d'espais naturals i fluvials de la metròpolis, té una inversió de 8,4 milions. Aquest pla vol recuperar i millorar els espais verds, que durant la pandèmia han augmentat la seva importància.

Els projectes, que es desenvoluparan als 35 municipis de la metròpolis, es duran a terme entre 2020 i 2023.

Aquestes iniciatives –el PSA i el PSG- ajudaran a reactivar l'economia de la metròpolis i crear llocs de treball.



El tram de Viladecans és de 2.480 metres i s'instauraran dos carrils des del carrer Pi i Margall fins a la rotonda del passeig de la Marina, combinant vehicles privats i bicicletes. A més, es remodelarà la plaça del Tanatori per convertir-la en una de les 3 places claus del recorregut.

4 Sant Boi

Parada de bus a la plaça del Llobregat L'itinerari d'actuació a Sant Boi de Llobregat és de 2.533 metres i l'actuació més important que s'hi durà a terme és la creació d'una nova parada de bus a la plaça del Llobregat. Aquest punt servirà per fer la connexió amb les línies que baixen per la ronda de Sant Ramon.

5 Cornellà

Conexió amb Rodalies, metro i Tram



El tram que transita per Cornellà de Llobregat será clau per afavorir encara més la mobilitat dins de l'àmbit metropolità. Així, connectarà amb l'intercanviador on hi ha el ferrocarril de Rodalies, la línia 5 del metro i el Trambaix.

Esplugues. La Policia Local intensifica els controls per al bon ús de patinets i bicis

La Policia Local ha intensificat aquesta ultimament la vigilància pel compliment de l'ordenança municipal que regula la circulació de patinets i bicicletes

Els llocs més habituals dels controls són les vies més freqüentades per aquests vehicles, com el Pont d'Esplugues, l'avinguda Cornellà, la rambla del Carme o la rambla Verge de la Mercè. La proximitat dels accessos als centres educatius també en són llocs d'atenció prioritària, coincidint amb els horaris d'entrada i sortida d'alumnes.

Les infraccions que més es vigilen són viatjar més d'un usuari, no respectar la distancia mínima respecte dels vianants, circular a velocitat excessiva o conduir de manera negligent.

Durant aquest any, la Policia Local ha interposat més de 70 denúncies per incorreccions en l'ús dels patinets (la majoria, una trentena, per anar-hi dues o més persones en un mateix patinet) i 15 de bicis (7 per circular amb auriculars). A més, hi ha hagut 28 intervencions policials per accidents de patinet i 18 de bicicleta.

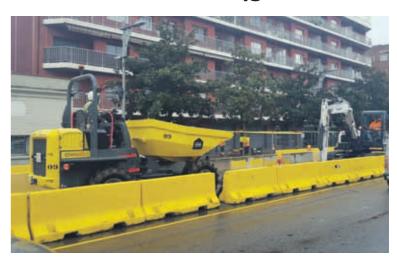
L'Ajuntament d'Esplugues va ser un dels primers d'Espanya que va regular la mobilitat dels patinets elèctrics per la via pública, després de la seva irrupció i del debat generat per convertir els carrers en espais de convivència. Al juliol del 2019 es va aprovar l', com també la de bicicletes i altres ginys de mobilitat per-

municipal que regula aquest any per ús incorrecte dels patinets

En línies generals, l'ordenança estableix que ciclistes, patinets elèctrics i ginys sense motor han de circular per la calçada pels carrers amb limitació de 30 km/h, sempre que vagin a més de 15 km/h, i per les vies amb limitació de 20 km/h, amb prioritat per als vianants. Així mateix, poden anar per les voreres de més de 3 metres d'amplada, sempre que no hi hagi carril bici o carrer pacificat (20 o 30 km/h), i que ho facin amb una velocitat màxima de 10 km/h i respectant una distància d'1.5 metres de les façanes i altres obstacles.

La Policia Local, que vetlla pel compliment de l'ordenança la circulació d'aquests vehicles, ha imposat més de 70 denúncies durant

Cornellà. Afectacions a les parades d'autobús amb motiu de les obres a la C-245



Des del divendres 4 de desembre de 2020, dues parades d'autobús situades a la carretera de Sant Boi de Cornellà han quedat afectades per les obres de remodelació de la carretera de Sant Boi, la C-245, al pas per la nostra ciutat, que realitza l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Trasllat de la parada Ctra. de Sant Boi - Pl. Quatre Camins (cod. 003040). Afectacioì de les liìnies L74, L75, L77, L82, L85, N13 i N14. Aquesta nova parada provisional seraì una parada doble amb 2 punts de parada.

Trasllat de la parada Ctra. de Sant Boi - Campoamor (cod. 003119). Afectacioì de les liìnies L74, L75, L77, L85, N13 i N14.

Així mateix, des del dilluns 7 de desembre, queda tallat un tram de la Via Llobregat, la BV-2001, entre la rotonda d'entrada a Cornellà, i la rotonda que hi ha per darrere de les cotxeres del TRAM, just a l'inici del terme municipal de Sant Joan Despí. Aquest tall afecta el recorregut de la línia E79, que haurà de circular per la carretera de Sant Joan Despí.



L'AMB presenta 12 nous autobusos híbrids per renovar las flota de bus metropolità de l'Hospitalet i altres municipis del Baix Llobregat

El passat mes de novembre de 2020, el vicepresident de Mobilitat i Transport de l'AMB, Antoni Poveda, i l'alcaldessa de l'Hospitalet de Llobregat, Núria Marín, van presentar 12 nous autobusos metropolitans híbrids que s'han incorporat immediatament a la flota de Bus Metropolità de l'AMB per substituir el més antics i contaminants i seguir impulsant una flota neta i sostenible.

"Aquesta renovació s'emmarca en l'estratègia metropolitana de millora de la qualitat de l'aire, que contempla la renovació de la flota de transport públic de superfície. Seguim incorporant vehicles molt menys contaminants i més sostenible al servei de Bus Metropolità. En el context actual, hem d'avançar fermament cap a una mobilitat sostenible, que vetlli per la salut de les persones", va exposar Poveda.



"En l'actual context, treballar per una mobilitat més sostenible i menys contaminant és una prioritat. En una ciutat pensada per a les per-

sones, els desplaçaments de la ciutadania han de ser fàcils, ràpids i econòmics. I per això apostem pels transports públics i col·lectius, com

Aguests 12 vehicles donaran servei a les línies M12, M14, L16 i PR2, que circulen pel Baix Llobregat, l'Hospitalet i Barcelona

l'autobús", va explicar Marín.

Aquests 12 nous vehicles consumeixen un 20 % menys que els vehicles que substitueixen (dièsels Euro 3) i suposen una reducció del 94 % de NOX i reducció del 99 % de PM2,5. A més, inclouen el sistema Start-Stop, que significa també una reducció de l'impacte en emissions i soroll, tant

per als usuaris que estan esperant a la parada com per als veïns de les zones per on circulen.

Aquesta incorporació de 12 nous autobusos, amb un cost de 3,6 milions d'euros, forma part del pla de renovació de la flota de Bus Metropolità, que afecta un total de 125 vehicles i representa un cost de 53,45 milions d'euros. D'aquest 125 vehicles, 66 més ja estan licitats i en procés de fabricació i està previst que vagin arribant entre finals d'aquest any 2020 i el primer trimestre del 2021.

Amb aquesta incorporació, el servei de l'Hospitalet de Llobregat, el Prat de Llobregat i altres municipis augmenta la seva flota de baixes emissions fins a més de la meitat, amb un 56% d'autobusos híbrids, i aposta també per una clara reducció del soroll a la via pública.



Experiencia de Voluntariado en la ONG STOP ACCIDENTES





La siniestralidad vial, por desgracia, sigue siendo un problema en todas partes, aunque a lo largo de los últimos años hemos sido testigos de un descenso de los accidentes en carretera.

Hoy en día existen muchas leyes que regulan la conducción, pero a pesar de ser delito, no impiden que algunas personas actúen con agresividad al volante.

Desde mi experiencia como voluntario en "STOP ACCIDENTES", una ONG dedicada a la sensibilización viaria y la ayuda a las víctimas de los siniestros en las vías públicas, te das cuenta principalmente de dos cosas.

La primera es que, por muchas leyes, multas e información que haya, esto no sirve si la persona que está a los mandos del vehículo no es consciente, o no quiere serlo de la responsabilidad que tiene encima.

Una frase muy famosa del cine es la de "un gran poder conlleva una gran responsabilidad". No hace falta ser un superhéroe para hacer las cosas bien, pero con un solo descuido o una irresponsabilidad, te puedes convertir en un villano.

La segunda cosa que fue la que más me impactó fueron las víctimas. Cuando uno escucha sobre un accidente siempre prestamos importancia a las víctimas mortales, pero también hay que pensar en los heridos, sobre todo en los heridos graves. Un herido grave puede ser alguien al que han tenido que amputar una o varias extremidades, está postrado en una silla de ruedas o está en estado vegetativo. Luego están las otras víctimas, ¿quiénes son

ellas?, son las persones de alrededor, las que sufren a tu lado, por cada víctima directa en un accidente, son decenas, incluso cientos me atrevería a decir las que sufren las consecuencias de esto.

Ver en primera persona el testimonio de alguien que ha sufrido un accidente con consecuencias graves, te hace dar cuenta de cuanto se puede a llegar a perder.

Personalmente he tenido varios accidentes, principalmente en moto, y algunas veces yo era el culpable y otras no, pero en todos había un denominador común, y es que nunca se saca nada positivo de un incidente de este tipo. Me explico, quizás hoy alguien se despistó y te cerró el paso, pero mañana o en el siguiente semáforo puedes ser tu quien cometa la infracción. Todos podemos ser las víctimas o el verdugo.

Nadie, en su sano juicio, quiere provocar un accidente, pero inconscientemente estamos acostumbrados a que estas cosas les pasan a los demás, nosotros somos los buenos en la carretera y los demás los malos.

Como suele decir un compañero mío, coger un vehículo es como cargar un arma, mientras más irresponsabilidades cometas al volante, más balas pones en el cargador. Puede que no sea hoy ni mañana, pero al final, a más balas, más posibilidades de daño, es matemática pura.

Me gustaría que os hicieseis eco de las palabras escritas anteriormente, y todos seamos conscientes de que, si hacemos las cosas mal, probablemente algo malo pasará, pero si todos ponemos de nuestra parte, se pueden evitar muchas desgracias con solo un poco de conciencia comunitaria.

Para finalizar, solo deciros que conducir es un privilegio que nos ahorra mucho tiempo y nos da muchas comodidades, con tanto que estamos pasando todos últimamente, no convirtamos la comodidad en desgracia, sigamos sumando.

Voluntario Stop Accidentes Cataluña









VENTILACION Y AIRE ACONDICIONADO - MENAJE DE COCINA - VENTA DE ELECTRODOMESTICOS - SABADOS CERRADO

Las 7 diferencias



1 E E E E E E E E E E E E E E E E E E E			
		View	

Test de conducir



1. Entre otros efectos, el consumo de alco-

a) mejora la atención si se toma en pequeñas cantidades.

b) aumenta las distracciones al volante.

c) ayuda a mantener la atención al volante.

2. El funcionamiento del airbag, ¿puede llegar a ser peligroso en un accidente?

a) Sí, siempre. b) Sí, si no se lleva puesto el cinturón de seguridad.

b) Si, si no se tleva puesto el turón de seguridad. c) No.



3. ¿Cuál debe ser su comportamiento al ceder el paso? a) Detenerse en

las intersecciones si se acerca

otro vehículo.

 b) Parar y comprobar si otro usuario de la vía tiene prioridad.
 c) No obligar al vehículo que tiene prioridad a modificar bruscamente su trayectoria o velocidad.



4. ¿A qué velocidad máxima tiene permitido circular una autocaravana de

3500 kg de MMA en una autovía?

a) A 120 km/h. b) A 100 km/h. c) A 90 km/h.



5. La fatiga, ¿provoca lentitud y falta de precisión en los movimientos?

a) No, la fatiga sólo produce calambres. b) No. c) Sí, por lo cual la conducción se hace más peligrosa.

6. La tasa máxima de alcoholemia permitida en sangre para conductores profesiona-

a) 0,30 gramos por litro. b) 0,30 miligramos por litro. c) 0,50 gramos por litro.

7. Los accidentes de tráfico generan...

a) un enorme impacto económico, solamente.
 b) daños materiales y costes sanitarios, administrativos y humanos.

c) daños materiales y costes humanos, únicamente.

duce cuando...a) el apoyacabezas está mal re-

a) el apoyacabezas está mal regulado.

b) el cinturón de seguridad no es capaz de retener adecuadamente tancias del momento.

durante un accidente y el cuerpo se desliza por debajo de él. c) la distancia con el airbag es incorrecta.



9. Al auxiliar a una víctima de un accidente de tráfico, ¿debe darle

alimentos o bebidas?

a) Sí, si lo piden. b) No.

c) Alimentos no, pero bebidas sí.

10. Fuera de poblado, ¿qué separación lateral debe dejar una motocicleta al adelantar un camión?

a) Una distancia proporcional a la velocidad a la que circule.b) Un espacio no inferior a 1,50

metros.
c) Una separación que considere segura en función de las circunstancias del momento.

Sudokus

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

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

Sopa de letras

M	Н	U	Α	I	C	N	Α	R	F
Т	Α	Р	0	L	0	N	I	Α	C
R	R	U	Υ	Α	D	U	R	T	Н
Ε	G	S	R	М	Α	R	Z	G	I
Α	Ε	В	N	I	G	Ε	R	Υ	L
V	N	D	0	S	T	P	I	N	Ε
I	T	C	A	D	I	Α	Z	C	0
L	I	М	L	Α	G	Ε	N	Ε	S
0	N	T	R	Α	S	P	Α	I	D
В	A	Ñ	A	P	S	E	Н	U	Α

10 paises visitador por el Rally Dakar

Llobregat **Motor**



A	n	Н	Œ	S	d	A	N	A	B
a		A	d	S	A	В	Τ	N	0
S	Ē	N	J	כ	A		W	T	٦
0	Э	Ż	A	V	D	A	2	Τ	I
3	N	I	a	Ţ	Ş	0	D	N	Λ
7	Х	U	3	ט		W	В	3	A
I	כ	Z	В	A	W	И	Ş	כ	3
Н	Τ	Я	n	D	A	Y	U	Ŋ	В
2	A	I	N	0	٦	0	d	Þ	1
E	В	A	N)	U	A	N	Ŧ	W

								D	ifíci
	9	9	8	2	6	Þ	3	Ļ	L
ОВ	6	Þ	ŀ	۷	3	9	8	2	9
9B, 1	L	3	2	ı	G	8	9	Þ	6
., 8B,	8	ŀ	G	6	9	3	Þ	۷	2
A, 7C	2	6	7	8	L	Ţ	G	3	9
5C, 6	9	۷	3	7	7	G	ļ	6	8
, 4A,	ŀ	9	6	ε	8	۷	2	9	7
B, 3C	ε	2	9	g	Þ	6	L	8	ŀ
1C, 2B, 3C, 4A, 5C, 6A, 7C, 8B, 9B, 10B	7	8	L	9	ļ	2	6	g	3

								Fáci
ŀ	8	۷	9	2	Þ	3	g	6
ε	9	Þ	9	۷	6	L	8	2
6	2	G	ļ	8	3	L	9	Þ
₽	6	8	2	3	L	G	ļ	9
9	3	2	8	9	ŀ	₽	6	۷
۷	ļ	9	7	6	G	8	7	3
8	۷	3	6	ŀ	9	2	Þ	9
9	g	ŀ	L	Þ	2	6	3	8
7	Þ	6	3	g	8	9	L	ļ

Una inédita 43 Edición del Dakar en Arabia Saudi



Carlos Sainz, campeón el Dakar 2020

El pasado 25 de noviembre se desvelaron los detalles sobre el recorrido de
la 43ª edición del Dakar, que se celebrará en Arabia Saudí del 3 al 15 de
enero. Una presentación telemática, a
través de las plataformas digitales de
la competición, que también fue retransmitida por los difusores principales de la prueba. Un trazado de
7.646 km con salida y llegada en Jeddah en el que se incluyen 4.767 km de
especiales cronometradas que pondrán a prueba a los pilotos y les permitirán seguir explorando los desiertos
saudíes siguiendo la estela del año pa-

sado

El recorrido de 2021, con todas sus especiales absolutamente inéditas, se ha centrado en reducir la longitud y la cantidad de los tramos de velocidad para dar prioridad a la técnica de pilotaje, el franqueo de dunas y la navegación. Una etapa maratón pondrá a prueba la gestión y resistencia de los competidores, justo después del día de descanso en Ha'il.

A pesar de las dificultades derivadas de la crisis sanitaria, pilotos y tripulantes han respondido a la llamada del Dakar. 321 vehículos inscritos entre los que figuran 108 motos, 21 quads, 124 autos/SSV y 42 camiones, a los que se suman 26 vehículos inscritos en la prueba de regularidad que conforma la nueva categoría «Dakar Classic», abierta a coches y camiones del siglo pasado.

Después del año de iniciación en los desiertos saudíes, la clase de geografía será aún más avanzada para los pilotos y tripulantes del Dakar 2021. Las características del recorrido y las nuevas reglas adoptadas buscan reducir la velocidad media, seguir aumentando las condiciones de seguridad y dar más valor a la destreza deportiva de los competidores. La pugna por los distintos galardones debería propiciar enfrentamientos entre los mejores pilotos, los habituados a luchar por el puesto más alto de las clasificaciones. En motos, Ricky Brabec puso fin, con Honda, a una serie de 18 victorias consecutivas de la firma austriaca KTM, que ahora tendrá que buscar nuevos argumentos para intentar regresar a la cima, mientras que la categoría de quads no contará con la presencia del actual poseedor del título, un Ignacio Casale que este año ha asumido el reto de competir en la categoría

de camiones, la misma en la que descubrió el Dakar por primera vez en 2010. Carlos Sainz, vencedor en 2020 en categoría autos al volante de un buggy Mini X-Raid, saldrá con la misma ambición que le permitió mantener a raya en 2020 la amenaza constante de Nasser

Un trazado de 7.646 km con salida y llegada en Jeddah en el que se incluyen 4.767 km de especiales cronometradas

Al-Attiyah en Toyota. A la competencia entre los dos fabricantes favoritos, que ya era dura de por sí, se suma el regreso de Sébastien Loeb en las filas del equipo privado BRX junto a Nani Roma; y también la aparición del dueto formado por Cyril Despres y Mike Horn en un prototipo de vehículo impulsado por energías

alternativas para el Dakar. Para terminar, en SSV, el piloto chileno vencedor en 2019, Francisco «Chaleco» López, partirá como favorito en una disciplina en la que la jerarquía sigue renovándose. Se echará en falta habituales como Jesús Calleja o Cristina Gutiérrez. Aunque quizá la baja más significativa será la de Xavi Foj, que lleva corriendo el Dakar ininterrumpidamente desde

Los protagonistas del Dakar entrarán en pista el 2 de enero para recorrer un breve prólogo de 11 km, cuyo interés consistirá en atribuir el orden de salida de la primera etapa conforme a su actuación deportiva, pero antes tendrán que hacer varias escalas intermedias. En primer lugar, se convocará a la mayoría de los vehículos en Marsella los días 1, 2 y 3 de diciembre para embarcarlos en un carguero rumbo a Jeddah. El reencuentro con sus propietarios a orillas del mar Rojo tendrá lugar los días 30 y 31 de diciembre, mientras que las verificaciones técnicas y administrativas se han programado el 1 y 2 de enero, respetando al máximo las normas de protección sanitaria que exige la pandemia.

Temporada de éxitos para el Off Road español

Poco a poco la temporada 2020 va llegando a su fin. Los diferentes Campeonatos y Copas del Mundo están cerrando este complicado año que ha estado marcado por la pandemia del covid-19. Han sido muchas las dudas de organizadores, deportistas, equipos, etc de cómo y cuándo se llevarían a cabo las carreras pero, finalmente, con mucho trabajo y responsabilidad de todos, éstas se han celebrado.

Y no solo eso, sino que los pilotos españoles han logrado fantásticos resultados y siguen cosechando éxitos para el motociclismo de nuestro país.

Un título y cuatro pódiums en EnduroGP. El pasado fin de semana se bajó el telón del Campeonato del Mundo de EnduroGP donde Sergio Navarro, piloto del RFME Enduro Júnior Team, se hizo con el título en la categoría Youth. El joven andaluz ha perseguido este resultado durante toda la temporada y, finalmente, lo ha conse-

guido con el apoyo de todo el equipo y del seleccionador nacional, Iván Cervantes

La victoria lograda en Portugal fue determinante para la conquista del Campeonato. Eso y una pizca de buena suerte al romper la moto su máximo rival en la lucha por el título.

Pero no todo quedó ahí para alegría española y es que Jaume Betriu, que ha participado en el Mundial 2020 de la

Pese al Covid-19, los pilotos españoles han logrado fantásticos resultados con títulos incluidos

mano de Eric Augé, se proclamó subcampeón de Enduro3 con pleno de pódiums en las cuatro carreras disputadas esta temporada. Mireia Badía también fue segunda en Women Enduro mejorando su resultado de la temporada pasada.

Jorge Paradelo, en Open 4s y David Martínez, en Open Sénior, clasificaron terceros en este 2020.

Bou, Martínez y Cabestany, campeones del mundo de Trial. Raga, Busto, Abellán y Gómez, entre los mejores En lo que se refiere al Campeonato del Mundo de Trial, las cosas también han ido muy bien para los pilotos españoles. Toni Bou sumó un nuevo título en Italia el pasado mes de octubre que junto al de Pau Martínez en Trial 125 y el de Albert Cabestany en TrialE, han sido los tres logrados en esta disciplina.

Adam Raga es subcampeón de TrialGP y Jaime Busto tercero mientras que Berta Abellán se ha hecho con la medalla de plata y Sandra Gómez con la de bronce en TrialGP Women.

David Braceras, subcampeón de Europa de Motocross. Otro de los equipos nacionales que ha funcionado a la perfección esta temporada ha sido el de Motocross. Encabezados por Paco Rico, David Braceras, Guillem Farrés y Gerard Congost han hecho un fantástico trabajo pero fue el dorsal 24 el que logró el subcampeonato de EMX125 en Lommel a finales de octubre.

Tres pódiums más en Bajas y Flat Track. Sara García y Rosa Romero participaron hace apenas dos semanas en la Baja Portalegre de donde regresaron con el subcampeonato para la zamorana y con la medalla de bronce para la catalana. Ambas se defendieron con uñas y dientes y consiguieron volver a grabar su nombre con letras de oro.

La victoria en la última prueba del Mundial de Flat Track le valió a Ferrán Cardús para ser tercero y demostró que puede estar en lo más alto la próxima temporada.



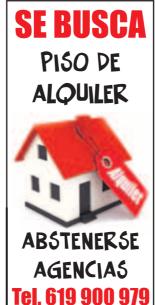


CLASIFICADOS LlobregatMotor















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



Liobregat Motor Si quieres que te enviemos por correo electronico este

número del Llobregat motor envíanos un e-mail y nosotros te lo haremos llegar: alberto@llobregatmotor.com Te recordamos también que puedes verlo en internet en:

www.llobregatmotor.com





SE RECOGEN
EXTINTORES
DE POLVO
CADUCADOS
609 312 065







www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com 619 900 979 610 228 405



Automobili Lamborghini presenta el Lamborghini Huracán STO (Super Trofeo Omologata): un superdeportivo homologado para la calle inspirado en la herencia de competición de Lamborghini Squadra Corse en la copa monomarca Huracán Super Trofeo EVO, asi como en el tres veces ganador de las 24 horas de Daytona y en dos ocasiones ganador de las 12 horas de Sebring, el Huracán GT3 EVO.

Con su motor atmosférico V10 de 640 CV (470 kW) que alcanza 565 Nm a 6.500 rpm, el Huracán STO de tracción trasera proporciona una estimulante aceleración de 0 a 100 km/h en 3,0segundos, 0 a 200 km/h en 9,0 segundos y una velocidad máxima de 310 km/h. Sin embargo, su corazón late con la excitación y emoción de un coche de carreras. Su superior eficiencia aerodinámica, el uso extensivo de materiales ligeros, la dirección sin filtros y una frenada de referencia aseguran que el Huracán STO ofrezca la emoción de una experiencia de circuito en cada desplazamiento por carretera.

"El Huracán STO es la encarnación más pura de la herencia de Lamborghini Squadra Corse, ya que transfiere directamente las tecnologías del Huracán Super Trofeo EVO y aprovecha el resultado unico del Huracán GT3 EVO, con sus tres victorias consecutivas en las 24 horas de Daytona", explica el presidente y director general de Automobili Lamborghini, Stefano Domenicali. Maurizio Reggiani, Director Tecnico, anade: "El Huracán STO ofrece toda la emoción de un superdeportivo con un equilibrio perfecto, ligero y aerodinamicamente optimizado, que ofrece las sensaciones de conducción y la emoción del Super Trofeo, y que está preparado a la perfección para los circuitos más exigentes del mundo pero creado para la calle". Las extensas soluciones técnicas y el conocimiento obtenido de nuestros programas Super Trofeo y GT3 han sido refinadas y plasmadas en el Huracan STO, lo que permite a su conductor experimentar a diario las emociones de un piloto en un superdeportivo de Lamborghini homologado para su uso en la calle y que es capaz de marcar records de tiempos por vuelta".

Superioridad aerodinámica y ligereza en el diseño del superdeportivo. El Huracán STO exhibe un diseño exterior completamente nuevo, repasando su inimitable perfil Lamborghini para optimizar el flujo de aire. Para Mitja Borkert, Director de Lamborghini Centro Stile, "Los coches de competición son siempre una fuerte inspiración para nuestro

Todo el saber hacer de la Squadra Corse, derivado directamente de los Lamborghini Huracan Super Trofeo EVO y GT3 de competición, en un superdeportivo homologado para la calle

diseño. El Huracán STO refleja de una forma exquisita la transferencia de tecnología de nuestros exitosos Huracán de competición mostrada en cada detalle estético".

Cada aspecto del Huracan STO se basa en la eficiencia aerodinámica y la tecnología de reducción de peso que se exige en competición. El Huracán STO encarna el principio de que el diseño de Lamborghini siempre sigue la funcionalidad: aún más valido para un coche de calle inspirado en un coche de carreras. El Huracan STO es el resultado de la colaboración entre los departamentos de I+D de Lamborghini, Squadra Corse y Centro Stile, con cada línea v cada característica esteticamente destacada mientras se optimiza para conseguir el mejor rendimiento al volante.

Las soluciones aerodinámicas inte-

grales inspiradas en los coches de carreras de la Squadra Corse maximizan el rendimiento aerodinámico. Lo más importante:

"Cofango" con entradas de aire, splitter delantero y rejillas. El capo, las aletas y el paragolpes de-

lantero están integrados en un solo componente: el "cofango". Creado por los ingenieros de Lamborghini, el "cofango" combina el 'cofano' (capo) y los 'parafangos' (aletas) incluyendo el paragolpes delantero, inspirado en los Lamborghini Miura y, en el mas reciente, Sesto Elemento. No solo es ligero, también es una solución que permite bajar los tiempos por vuelta en circuito.

Las nuevas entradas de aire en el capo delantero aumentan el flujo de aire a través del radiador central para mejorar la refrigeración del motor y ayudar a generar mayor carga aerodinámica.

El "cofango" también incorpora un nuevo splitter frontal que dirige el flujo de aire a los bajos del coche y al difusor trasero.

El "cofango" ha sido moldeado para empujar el flujo de aire en la parte superior de las aletas delanteras, que incorporan unas rejillas para maximizar el flujo de aire que se extrae de los pasos de rueda, reduciendo la presión en el interior y aumentando la carga aerodinámica delantera.

El perfil lateral del "cofango" dirige el flujo de aire alrededor de las ruedas delanteras, reduciendo asi la resistencia

Capó de motor trasero con entrada de aire. El diseño revisado del capo trasero cuenta con una toma de aire integrada para mejorar la refrigeración forzada bajo el capo. Los deflectores de aire integrados en el marco del capo trasero canalizan un importante flujo de aire que entra por el snorkel para cumplir con las necesidades térmicas del motor y la salida de gases de escape.

Aleta de tiburón. Una "aleta de tiburón" integrada en el capo trasero mejora las cualidades dinámicas del STO, especialmente al girar; una condición en la que el flujo de aire presenta un ángulo de guinada y, los diferentes niveles de presión generados por los dos lados de la aleta, crean un efecto positivo en la estabilidad en curva. La aleta también ayuda a canalizar el flujo de aire hacia el alerón, aumentando su eficacia en las curvas.

Alerón trasero ajustable. Una configuración aerodinámica manual y de fácil ajuste del nuevo alerón trasero optimiza el equilibrio aerodinámico y la resistencia al aire en función de las características de cada circuito.

El alerón, con un solo plano de perfil doble, permite que rotar su parte delantera en tres posiciones para mejorar la fuerza descendente trasera. Al reducir el espacio entre el perfil delantero y el trasero, se aumenta la compresión en la parte superior, elevando la intensidad de la succión y la extensión en la parte inferior del perfil delantero. El equilibrio aerodinámico del coche puede así fluctuar en un 13%, adaptando el STO a diferentes estilos y condiciones de conducción.

Refrigeración de los frenos para conseguir el máximo rendimiento. Los nuevos conductos de refrigeración de los frenos delanteros se dedican a enfriar los discos y pinzas de los nuevos frenos CCM-R, trabajando en conjunto con las rejillas de aire del "cofango"; que disipan el aire caliente de los pasos de rueda delanteros. Las tomas de aire adicionales, incluidas las de los bajos, y los difusores optimizados, están situados en la parte trasera.

Resultado aerodinámico. El Huracán STO alcanza el nivel más alto de carga aerodinámica de su categoría con el mejor equilibrio aerodinámico para un coche de tracción trasera, actuando como un factor clave para conseguir un rendimiento optimizado en las curvas. La eficiencia general del flujo de aire se

mejora en un 37% y la carga aerodinámica aumenta un 53% respecto al Huracán Performante

Tres nuevos modos de conducción

ANIMA. Tres nuevos modos de conducción ejemplifican el espíritu de competición del Huracón STO, todos ellos enfocados a unos escenarios de conducción de elevado rendimiento: STO, Trofeo y Pioggia. El modo STO es el indicado para la conducción en carretera y para divertirse en las curvas. Cada aspecto del sistema dinámico "Lamborghini Veicolo Dinámica Integrata" (LDVI) esta optimizado para todas las condiciones de la carretera y se combina con un ajuste de la suspensión orientado a la calle. En este modo, el ESC esta activado, aunque puede desconectarse para obtener la máxima diversión de conducción sin dejar de ayudar al conductor.

En el modo Trofeo todos los sistemas están optimizados para conseguir records de tiempo por vuelta en circuito en condiciones de asfalto seco. El LDVI asegura el máximo rendimiento con estrategias dedicadas a la vectorización de par y el control de tracción tanto para aceleraciones en línea recta con el ESC ON como para vueltas cronometradas con el ESC OFF. El nuevo algoritmo de estimación de la temperatura de los frenos (BTM) permite al conductor comprobar constantemente la temperatura del sistema de frenado y gestionar su desgaste durante su ciclo de vida.

El modo Pioggia (lluvia) optimiza el control de tracción, la vectorización del par, el eje trasero direccional y el ABS para un funcionamiento perfecto en condiciones de asfalto mojado. El control de tracción y el sistema de frenos se ajustan para minimizar la perdida de agarre y el corte de par motor, con el sistema LDVI calculando una estimación precisa para entregar solo el par necesario en situaciones de mojado. La vectorización del par motor refleja las condiciones de baja adherencia y facilita su comportamiento en curva, mientras la suspensión se ajusta para maximizar la adherencia y mejorar la transferencia de masas.



Repsol AutoGas



Pásate al Autogas y comienza a ahorrar

- Mínimas emisiones. Etiqueta ECO
- Hasta 1.200 km de autonomía
- Cobertura nacional en Estaciones de Servicio



Más información en **autogas.repsol.es**



Descubre aquí tu punto de suministro de **AutoGas** más cercano.

Los turismos y comerciales ligeros Euro 4, 5 y 6 propulsados por AutoGas están clasificados como ECO en base al impacto ambiental de vehículos de la DGT. Los vehículos adaptados a AutoGas podrán optar a la etiqueta ECO si cumplen al menos los criterios de la etiqueta ambiental "C" establecida por la DGT. Reducción de emisiones de partículas en un 99%, NO_x en un 98% y CO₂ en un 12% respecto a vehículos diésel sin sistemas de postratamiento específicos.

