



www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

205
noviembre
2025



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

A partir del 1 de enero la señal V16 será obligatoria



(mas información en paginas 3 y 4)

Llobregat Motor

¿Cuántos negocios no han funcionado por no tener una buena campaña de marketing?

Llámanos y te diseñamos una a tu medida.
¡Da a conocer tu empresa

¡ANUNCIATE con nosotros!

619 900 979

info@llobregatmotor.com   





Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas

678 088 803

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

Mitos

LAMBRETTA, MODELO B, 125cc, 1954



La scooter Lambretta es obra de Ferdinando Innocenti, gran industrial italiano que una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial decidió crear una motocicleta popular, que acabaría fabricándose en todo el mundo. La denominó Lambretta en honor a la localidad donde sería construida: Lambrate (un distrito de Milán). En España empezaron a producirse bajo licencia en 1954, cuando un grupo de industriales vascos constituyeron en Eibar la sociedad Lambretta Locomociones SA, que posteriormente pasaría a comercializarse bajo la denominación Serveta SA. El primer modelo que fabricaron fue la Lambretta carenada tipo "A" (equivalente a la LD en la nomenclatura italiana). "Un medio de transporte moderno, ágil, práctico, elegante, silencioso y de una seguridad perfecta", tal y como describía la publicidad de la época. Se complementó con el modelo que presentamos en este

reportaje, el denominado "B" (equivalente a la D de la nomenclatura italiana), una versión más barata conocida popularmente como "patinete" por su desnudez. Esta unidad equipa algunos de los accesorios originales de la época, como el sillín y reposapiés para un segundo viajero o la rueda de recambio. Los dos modelos se fabricaron ininterrumpidamente entre 1954 y 1962 prácticamente sin modificaciones, excepto la adopción de la refrigeración forzada para evitar el calentamiento del motor y la posibilidad de elegir acabado en distintos colores. Durante los años 60 Lambretta protagonizó la época de esplendor del scooter, llegando a fabricar casi 14.000 ejemplares al año y compitiendo con su gran rival: Vespa.

Foto y texto: Museo Moto Bassella



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 Rei.....936 688 866
- Pallejà.....936 630 102
- St Vicenç dels Horts ...936 566 161
- St Andreu de la Barca 936 356 410
- Cervelló.....93 660 27 00
- Corbera de Llobregat .93 668 80 00
- La Palma de Cervelló .639 386 163
- El Papiol.....93 673 20 00
- Torrelles de Llobregat..93 689 10 00
- Vallirana.....93 683 00 00
- Sant Boi.....93 640 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

- 16/11/2025 FCM Campionat de Catalunya de Motocròs Femení a Ponts
- 16/11/2025 FCM Campionat de Catalunya de Motocròs Nens i Femení a Ponts
- 16/11/2025 FCM FCM Trofeu Català de Resistència Terra a Santa Creu de Jutglar
- 16/11/2025 Trial de Crespià
- 16/11/2025 Trial Social del Cent Peus-528/09/2025
- 22-23/11/2025 2 Dies de Trial Costa Brava Clàssiques
- 22/11/2025 I Cursa Americana Memorial Xavi Torres
- 23/11/2025 FCM Campionat de Catalunya de Trial Open al Berguedà05/10/2025
- 23/11/2025 Tram Cronometart de l'Ametlla Parc12/10/2025
- 29-30/11/2025 EnduRoc 202512/10/2025 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat a Castellolí
- 29-30/11/2025 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat a Barcelona-Catalunya
- 29/11/2025 FCM Copa Manel Soler al Noassar Park
- 7/12/2025 FCM Campionat de Catalunya de Motocròs Femení al Berguedà
- 7/12/2025 FCM Campionat de Catalunya de Motocròs Nens i Femení al Berguedà
- 7/12/2025 II Trial de Can Sagnari
- 7/12/2025 Tram Cronometrat de Can Taulé

Si quieren ver el calendario de F1, Moto GP, Rallys y Formula E se lo pueden descargar en www.llobregatmotor.com en LLM- Febrero nº 198

Parece que fue ayer



1969 Chrysler introduce como equipo optativo la primera luz de alta intensidad para el manejo nocturno.

1971 Imperial ofrece el primer sistema antibloqueo en las cuatro ruedas en la historia.

1975 En respuesta al embargo de crudo Arabe, Chrysler ofrece un sistema que alertaba al conductor cuando presionaba el acelerador muy fuerte, sin necesidad....

1976 El motor utiliza sensores de chispa y una computadora para el control de emisiones.

1978 Plymouth Orizon, y Dodge Omni son los primeros autos compactos Americanos con tracción delantera.

1981 El completamente nuevo auto "K" estaba impulsado por un nuevo motor de 2.2 litros y solo cuatro cilindros.

1988 En 1988 el Chrysler New Yorker fue el primer automóvil Americano con "Air Bag" como equipamiento estándar.

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

A partir del 1 de enero de 2026 la señal V16 conectada pasará a ser el único dispositivo autorizado para preseñalizar incidencias en carretera en España

Queda poco más de mes y medio para que los vehículos matriculados en España tengan que portar una luz V16 para, en caso de incidente en la vía, hacerse visible a los demás usuarios. Esta nueva obligación no solo busca mejorar la seguridad vial, sino que también puede tener importantes consecuencias legales y económicas para los conductores que no la cumplan.

¿CUÁL SERÁ LA MULTA POR NO LLEVAR UNA LUZ V16 CONECTADA?

Si un vehículo no dispone de la baliza V16 conectada (o en su defecto dispone de un dispositivo no válido), se considera una infracción leve, lo que acarrea una multa de aproximadamente 80 euros. Sin embargo, si en caso de avería o siniestro no se señala correctamente la inmovilización del vehículo, se considera una infracción grave, con multas que pueden alcanzar los 200 euros.

Por tanto, la sanción dependerá de la gravedad del incumplimiento, pero en todos los casos la

cuantía se sitúa entre 80 y 200 euros, sin pérdida de puntos del carnet de conducir.

¿ESTÁN OBLIGADOS LOS FABRICANTES A ENTREGAR LOS VEHÍCULOS NUEVOS CON UNA LUZ V16?

Actualmente, los fabricantes de vehículos no están obligados por ley a entregar los coches nuevos con la luz V16 conectada incluida. Sin embargo, muchas marcas como Toyota o Volvo ya la ofrecen a sus clientes como elemento de seguridad adicional.

EN EL CASO DE UN VEHÍCULO EN RENTING, ¿QUIÉN TIENE QUE ADQUIRIR LA V16?

El Reglamento General de Vehículos establece que los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar el dispositivo luminoso V16 entre la dotación de accesorios, repuestos y herramientas. Por lo tanto, constituye una obligación del titular que cuando esté circulando esté dotado de los mismos.

¿Qué hacer en caso de emergencia con la V16 conectada?

El dispositivo avisa al resto de conductores y sólo saldremos del vehículo si hay un lugar seguro y las condiciones del tráfico lo permiten.



En este sentido, en el caso de un vehículo en renting, dado que el titular del vehículo es la empresa arrendadora, es su obligación

adquirir el dispositivo luminoso y dotar todos los vehículos de su flota con ellos, so pena que mediante acuerdo expreso contrac-

tual lo repercuta o lo asuma el arrendatario a largo plazo.

Fuente: DGT

La V16 conectada en 20 preguntas

La baliza V16 conectada será el único medio legal para la señalización de vehículos inmovilizados en la calzada a partir del 1 de enero de 2026. Desde ese momento, todos los conductores estarán obligados a llevar uno de estos dispositivos cuando circulen para poder usarlo en caso de emergencia. Para aclarar todas las dudas que están surgiendo, hemos concentrado la información que los conductores deben conocer sobre la nueva baliza en 20 preguntas y respuestas fundamentales.

“El principal desafío de la V16 es precisamente su novedad. Es el mejor ejemplo de lo que supone la conectividad aplicada al trá-

fico, poder advertir a los conductores de un riesgo con cobertura de toda la red y en tiempo real”, Ana Blanco. Subdirectora de Circulación de la DGT.

¿Por qué se cambian los triángulos por las V16 conectada?

Los triángulos de preseñalización se implantaron en 1999 y supusieron un avance para la seguridad vial, ya que avisaban al resto de conductores de la presencia de un vehículo inmovilizado.

Sin embargo, los estudios realizados sobre peatones fallecidos en vías interurbanas en estas

dos últimas décadas advierten del peligro que supone salir del vehículo para coger los triángulos del maletero y transitar por la calzada. Pensemos que ir a colocarlos a la distancia adecuada y volver a la zona del vehículo supone recorrer 100 metros en situación de gran vulnerabilidad.

Desde 2023 se está realizando una transición en la que los triángulos y la baliza V16 conviven como dispositivos de señalización aceptados. Desde el 1 de julio de 2023 los triángulos ya no son obligatorios en autopistas y autovías, aunque sí en vías convencionales. Esta transición finaliza el próximo 1 de enero,

cuando la V16 conectada será el único dispositivo permitido.

¿Por qué se llaman V16 conectada?

Desde la incorporación de la luz V16 como dispositivo legal de preseñalización de peligro, el 1 de enero de 2021, conviven dos tipos de baliza: V16 y V16 conectada. Aunque ambas deben cumplir unos requisitos de diseño y visibilidad, la V16 conectada ofrece, como su nombre indica, conectividad. Es decir, cuando la activamos, envía su geolocalización a la plataforma DGT 3.0, una especie de ‘centralita’ que recoge la información

emitida por todos los actores conectados del tráfico.

DGT 3.0 también es una gran ‘fuente’ de datos de la que beben servicios de información de la DGT (Centros de Gestión del Tráfico) y externos (operadores digitales). Ambos recogen la geolocalización del vehículo inmovilizado y la difunden por sus canales (paneles de mensaje variable, navegadores, apps, etc).

El Real Decreto 159/2021 contempla, como hemos señalado, que la V16 conectada será el único dispositivo de señalización legal a partir del 1 de enero de 2026.

Continúa en la página siguiente

Viene de la pagina anterior

¿Todas las V16 conectadas que se venden son legales?

No. Desde el 1 de enero solo serán válidas las V16 conectadas de marcas y modelos que han superado el proceso de certificación y cumplen con el Reglamento General de Vehículos (RGV). Pueden consultarse en la web de la DGT. En la tulipa de cada dispositivo se puede leer una marca compuesta por el nombre del laboratorio de ensayos, seguido del número de informe de los ensayos.

¿Podré seguir utilizando los triángulos o una baliza V16 no conectada?

No. Ni los triángulos ni las V16 sin conexión serán válidos en España como medio para la señalización de vehículos inmovilizados a partir del 1 de enero. Con una excepción, la de aquellos vehículos que estén matriculados en otros países y se encuentren en situación de circulación internacional.

Ya tengo una baliza V16 conectada ¿Qué tengo que hacer con ella?

Lo principal es llevarla siempre en la guantera del vehículo (en cualquier momento podemos necesitarla). Además, es muy importante asegurarse de que la baliza está cargada, ya sea con baterías o con pilas, según el modelo adquirido.

Hay que tener en cuenta que, tal y como indica la normativa, las V16 conectadas deben disponer de una autonomía mínima, en reposo, de 18 meses. Es decir, en circunstancias normales, si no hemos tenido que usarla, deberían estar plenamente operativas durante 18 meses.

¿Dónde se coloca la baliza V16?

Como regla general, en la parte más alta del vehículo (en el techo, si es posible), buscando su máxima visibilidad. Las especificaciones exigen que la baliza se pueda mantener estable sobre una superficie plana; pero, si por la altura del techo (vehículo

pesados, autobuses...) o cualquier otro motivo no es posible acceder o colocarla en el techo del vehículo, el dispositivo V16 deberá estar dotado de un imán para colocarlo en la puerta del conductor. Una de las ventajas del dispositivo es que puede ponerse sin salir del vehículo.

¿Se ve bien las balizas V16 conectadas?

Este dispositivo se ve de dos formas. Como luz, emite un haz luminoso de alta intensidad que la hace visible a 1 kilómetro de distancia, en condiciones favorables. Y gracias a su conectividad, aporta "visibilidad virtual": el resto de vehículos recibirá la información del accidente o avería a través de sus navegadores, aplicaciones de movilidad u ordenadores de a bordo. Además, los paneles de mensaje variable de las vías próximas al incidente informarán de la situación.

¿Y en una curva? ¿Con mal tiempo?

En determinadas condiciones la luz de alta intensidad se percibe peor. Por ejemplo, en una curva cerrada o un cambio de rasante, o en un día de niebla espesa. Sin embargo, respecto a los triángulos, la V16 aporta dos grandes ventajas. No hay que salir del vehículo para colocarla (transitar por la calzada en las situaciones descritas es jugarse la vida). En segundo lugar, gracias a su conectividad, el resto de conductores sabrá, a kilómetros de distancia, que hay un incidente en ese punto.

¿Necesito un móvil para conectar?

No. Sólo tenemos que encender la baliza y colocarla en el exterior. La V16 conectada incluye en su interior un chip GPS y una tarjeta SIM no extraíble que se encargan de realizar la conexión. Tampoco hay que registrar la baliza ni pagar cuotas a una operadora. En el precio de la baliza se incluye la conectividad por un periodo mínimo de 12 años. Eso sí, es importante observar la fecha de caducidad de esa conectividad, impresa en el envase y en el dispositivo.

¿La baliza V16 conecta también con los servicios de emergencia?

No. La luz V16 sólo transmite la posición exacta del vehículo inmovilizado, no envía ningún tipo de información personal ni del vehículo. Tampoco funciona como sistema de aviso a los servicios de emergencia, correspondiendo esta labor a los ocupantes del vehículo, en la medida de lo posible.

Si me quedo tirado en un túnel la V16 transmite la localización?

La V16 funciona incluso sin cobertura convencional gracias a su conexión mediante redes especializadas. Y aunque estas redes no estuvieran disponibles, seguirá funcionando como señal visual y almacenará los datos para enviarlos cuando se restablezca la conexión.

En caso de emergencia ¿debo quedarme en el vehículo?

Según el Reglamento General de Conductores, "en caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles o arcones que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado".

¿Cuánto dura la batería del V16?

Los dispositivos deben garantizar un mínimo de 30 minutos de funcionamiento continuo tras la activación. Es importante, por tanto, volver a cargar por completo el dispositivo una vez usado para disponer de toda su autonomía en un nuevo uso.



¿Todos los vehículos están obligados a llevar la baliza?

Según el Reglamento General de Vehículos, están obligados los turistas, vehículos mixtos, automóviles destinados al transporte de mercancías y autobuses.

¿En una moto no es obligatorio?

No. Pero sí se recomienda por las ventajas que aporta. Podemos colocar la baliza en el depósito de gasolina: en el asiento o el maletero; o en la barra del espejo.

Con la nueva V16 ¿Vamos a estar mas controlados?

No, con la V16 conectada ningún vehículo está geolocalizado permanentemente. No podrán seguirte, ni saber la velocidad a la que circulas. La baliza sólo transmite la posición cuando se activa, pero no envía datos personales ni del vehículo.

Tengo varios vehículos, ¿es obligatorio lleva la baliza en cada vehículo?

No, la V16 no está vinculada a un vehículo o conductor. Por tanto, no es necesario tener una baliza en cada vehículo, aunque sí es obligatorio llevarla cuando se circule con cualquiera de ellos.

Si vendo mi vehículo, ¿tengo que incluir mi V16?

No tiene por qué. El titular del vehículo es el responsable de dotar la V16, por lo que, cuando se transfiere, la obligación es del nuevo titular. Lo mismo cuando adquirimos un vehículo nuevo (el concesionario no está obligado a suministrarlo) o en un renting (el arrendatario es el responsable).

¿La baliza vale fuera de España?

Sí. Según la Convención sobre la Circulación Vial de Viena de 1968, los vehículos en circulación internacional deben cumplir las disposiciones del país en el que estén matriculados. Por tanto, cualquier vehículo matriculado en España que circule por otro país firmante del Convenio puede usar legalmente la V16 conectada.

Fuente: DGT

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

Els radars redueixen en un 31% els accidents amb persones ferides i en un 20% els accidents amb víctimes greus o mortals

La consellera d'Interior i Seguretat Pública, Núria Parlon, ha presentat l'avaluació de l'impacte dels radars de velocitat realitzada per l'Institut Català d'Avaluació de Polítiques Públiques - Iuàlua. L'informe revela que els radars de velocitat de punt fixos són molt efectius en la reducció de l'accidentalitat a les carreteres catalanes i conclou que aquests dispositius han evitat un total de 1.610 accidents amb persones ferides, 372 accidents dels quals amb víctimes greus o mortals, des del 2002 fins al 2023 a Catalunya.

Parlon ha destacat que "l'anàlisi mostra una reducció anual del 30,83% en el nombre d'accidents amb persones ferides i una reducció del 20,18% en els accidents amb víctimes greus o mortals en els trams de carretera on s'han instal·lat aquests dispositius". "Aquestes xifres reafirmen que els radars fixos són una bona eina i una bona mesura en clau de seguretat viària i que de cara al futur hem d'abordar la possibilitat d'estendre'ls per tal de reduir l'accidentalitat", ha afegit.

L'estudi, cofinançat pel Fons de Promoció per a l'Avaluació de Polítiques Públiques (PROAVA) del Departament d'Economia i Finances, destaca que l'efectivitat dels radars augmenta amb el temps, arribant a una reducció del 50% dels accidents a partir del dotzè any posterior a la seva instal·lació. Això suggereix un aprenentatge i una adaptació de la conducció per part dels usuaris de la via. A més, l'avaluació desmenteix la teoria de l'anomenat "efecte cangur", ja que no es detecta un augment dels accidents en punts propers als dispositius (entre 500 i 2.000 metres de distància), indicant que els radars no generen un comportament de conducció erràtic que en limiti l'efectivitat.

L'efectivitat dels radars augmenta amb el temps i no es detecta un augment d'accidents en punts propers

Els radars són especialment efectius per reduir els accidents en casos en què condueix un home o una persona jove (entre 25 i 44 anys); aquells que es produeixen per un error de conducció humà; els que tenen lloc de dia i entre setmana; i en els que hi ha involucrats vehicles lleugers i motocicletes.

Per garantir resultats robustos i fiables, l'avaluació s'ha centrat en estimar l'efecte dels radars de punt fixos utilitzant un model de dobles diferències. Aquesta metodologia permet aïllar l'efecte causal dels radars, superant limitacions metodològiques dels estudis previs, els quals podrien estar esbiaixats pel fet que els radars s'instal·len en punts de la via ja de per si amb una alta accidentalitat.

A partir d'aquests aprenentatges, l'informe d'Iuàlua formula diverses recomanacions clau com:

- Instal·lar radars fixos i senyalitzats en punts de la xarxa viària



amb alta accidentalitat.

- Avaluar l'efectivitat comparada entre els radars de punt i de tram per determinar quin tipus de dispositiu funciona millor i en quin context.

- Millorar el sistema d'informació dels radars mòbils per analitzar-ne l'impacte comparat amb els fixos.

- Continuar emprant mètodes d'estimació robustos per avaluar l'impacte i l'eficiència d'altres actuacions de seguretat viària.

Accidentalitat a les carreteres

L'accidentalitat a les carreteres és una de les principals causes de mortalitat i discapacitat a Catalunya i arreu del món. Entre el 2000 i el 2023, Catalunya ha registrat una mitjana anual de 7.336 accidents amb persones ferides, 1.177 de les quals amb víctimes greus o mortals.

Segons dades de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) del 2021, els accidents de trànsit van ser la 13a causa de mort i la 9a de discapacitat; i la primera causa tant de mort com de discapacitat en la població jove.

La velocitat és un factor clau en el risc de patir un accident i en la gravetat de les lesions. Els radars de velocitat busquen, precisament, reduir aquesta accidentalitat augmentant la percepció del risc de conduir a velocitats elevades. L'any 2024 hi havia 131 radars de velocitat fixos de punt senyalitzats a les carreteres catalanes. Els radars s'instal·len en punts de la xarxa viària amb una alta accidentalitat.

Font: SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT



Agost de 1906. Barcelona estrena el primer autobús d'Espanya



BUSCAMOS  
Fotos Antiguas

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

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

info@llobregatmotor  **619 900 979**

Crisis del coche eléctrico en China: más de 8.000 concesionarios han cerrado por la guerra de precios y la venta directa

China, líder mundial en electrificación del automóvil, atraviesa la mayor reestructuración de su red comercial en décadas. Lo que comenzó como un éxito industrial — la expansión del coche eléctrico — se ha convertido en una crisis profunda para miles de concesionarios. Según datos de Bloomberg y Reuters, más de 8.000 concesionarios 4S (venta, servicio, recambios y encuestas de satisfacción) han cerrado desde 2020, y otros 2.000 podrían desaparecer en 2025.

El origen de la crisis se encuentra en una tormenta perfecta: una capacidad de producción que duplica la demanda, una guerra de precios sin precedentes y el auge de la venta directa. Fabricantes como BYD, Geely o Changan han aumentado la producción de vehículos eléctricos muy por encima del ritmo del mercado, lo que ha obligado a aplicar descuentos de hasta el 30 % para mantener cuota. El resultado: márgenes hundidos, exceso de stock y rentabilidad en mínimos históricos.

QUÉ ES UN CONCESIONARIO 4S Y POR QUÉ ESTÁ EN CRISIS

El modelo 4S —siglas de Sales, Service, Spare parts y Surveys— fue creado a finales de los noventa para profesionalizar la venta y el servicio posventa del automóvil en China. Se trata de grandes instalaciones integrales que combinan exposición, taller, repuestos y atención al cliente, bajo estrictos estándares de marca.

Durante dos décadas, los 4S fueron el pilar del sistema de distribución automovilística chino, pero hoy se encuentran en el centro de una transformación radical:

Los costes fijos de estas instalaciones son demasiado elevados en un mercado de márgenes mí-

La sobrecapacidad, los descuentos agresivos y la digitalización acelerada están transformando el modelo de distribución automovilística más grande del mundo

nimos.

Los vehículos eléctricos requieren un 30-40 % menos de mantenimiento, lo que reduce drásticamente los ingresos de posventa.

LOS FABRICANTES TRASLADAN INVENTARIO Y OBJETIVOS DE VENTA EXCESIVOS A SUS DISTRIBUIDORES, FORZANDO LA VENTA A PÉRDIDA.

Y los consumidores chinos compran cada vez más online, visitando experience centers digitales en lugar de concesionarios tradicionales.

Marcas como Tesla, NIO o XPeng han impulsado este cambio con tiendas propias en centros comerciales y venta directa al cliente, eliminando intermediarios. Incluso fabricantes internacionales como Ford están adoptando estrategias similares en el país para sus nuevos modelos eléctricos.

SOBRECAPACIDAD Y CONSOLIDACIÓN DEL MERCADO

China produce actualmente el doble de vehículos de los que su mercado puede absorber, según The Wall Street Journal. En este escenario, muchos concesionarios se ven obligados a vender por de-



bajo del coste para cumplir con los cupos impuestos por los fabricantes. Las pérdidas acumuladas de la red 4S alcanzaron 138.000 millones de yuanes (unos 19.500 millones de dólares) entre enero y agosto de 2024.

Las asociaciones de concesionarios chinos reclaman que las marcas dejen de descargar inventario sobre sus redes y revisen sus políticas de franquicia. Sin embargo, los analistas anticipan un proceso de consoli-

ción inevitable, donde solo sobrevivirán los grupos con mayor fortaleza financiera y capacidad de adaptación digital.

Fuente: Faconauto



Va De Vins Restaurant

¡Servimos platos frescos, sabrosos, sanos y deliciosos!

Cocina con productos de proximidad, carnes, arroces y pescados a la leña

- Desayunos y Menús diarios
- Caterings (Solicitar presupuestos)
- Servicio a la carta • Comedor privado
- Comidas y cenas de empresas
- Bodas y comuniones



HORARIO:
Lunes a viernes
de 6:00 a 17:00 h.
Sábados:
De 10:00 a 00:00 h.



C/ Tirso de Molina, 34 • Cornellà de Llobregat • Tel. 684 460 208 • info@vadevins.es • www.vadevins.es

El Bus Metropolità estrena sis nous autobusos de zero emissions elèctrics i un d'híbrid



L'AMB ha incorporat aquests 7 vehicles als serveis de bus urbà de l'eix Laureà Miró, al Baix Llobregat. Concretament, a les línies d'Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Feliu i Molins de Rei

L'AMB estrena aquesta setmana 7 nous autobusos sostenibles, sis de zero emissions elèctrics i un d'híbrid, que s'incorporen al servei de Bus Metropolità del Baix Llobregat: concretament, a l'eix Laureà Miró (N-340), que dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.

Aquest vehicles, que s'han presentat avui a Esplugues de Llobregat, prestaran servei en 6 línies de bus urbà: EPI (Esplugues de Llobregat), JM (Sant Just Desvern), SF2 (Sant Feliu de Llobregat) i MBI i MB2 (Molins de Rei). Actualment, aquestes línies de titularitat de l'AMB estan operades per l'empresa Soler i Sauret, SA.

A l'acte, hi han participat el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Carlos Cordón, i l'alcalde d'Esplugues, Eduard Sanz. També hi han assistit l'alcalde de Sant Just Desvern (Joan Basagañas) i els regidors de Mobilitat de Molins de Rei (Miquel Zaragoza) i de Sant Feliu de Llobregat (Iván Martín).

"Avui, amb aquests 7 nous autobusos sostenibles, celebrem que seguim avançant de manera ferma en la renovació de la flota de Bus Metropolità, amb vehicles més nets i saludables. Per una banda, continuem mi-

llorant el servei a la ciutadania i als municipis, que és el nostre principal objectiu. I, d'altra banda, seguim demostrant que contribuïm de forma decidida a la millora de la qualitat de l'aire de la nostra metròpolis", ha exposat Cordón.

"L'arribada de 7 vehicles als serveis de bus urbà és una molt bona notícia. A Esplugues de Llobregat treballem en línia amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible, i els nous busos (sis elèctrics zero emissions i un híbrid), ens apropen al nostre objectiu de potenciar la mobilitat urbana i sostenible. Per tant, fem un nou pas endavant que ens permet millorar la qualitat de vida de la nostra ciutadania, i ens connectem amb municipis del nostre entorn. Hem de posar en valor la bona entesa entre institucions, que es tradueix en una millora del servei de transport, més sostenible, en benefici de la ciutadania", ha explicat Sanz.

MÉS DE 70 NOUS AUTOBUSOS SOSTENIBLES

En total, aquest darrer trimestre del 2025, l'AMB incorporarà 71 nous autobusos sostenibles, híbrids o elèctrics, dins del pla de renovació i ampliació de flota de Bus Metropolità. Això suposarà una inversió de

més de 38 milions d'euros. D'aquests 71 vehicles, 53 seran totalment elèctrics i 18, híbrids.

En comparació amb els vehicles antics, els nous vehicles emeten fins a un 80 % menys d'emissions contaminants i, en el cas dels que són totalment elèctrics, aquesta reducció és del 100 %.

Actualment, als serveis de Bus Metropolità de gestió indirecta de l'AMB hi ha 934 au-

tobusos, dels quals el 71,5 % formen part de la flota sostenible. A finals del 2025, s'arribarà als 948 vehicles, dels quals 149 seran totalment elèctrics. Després d'aquesta renovació, la flota sostenible de gestió indirecta de l'AMB passarà a ser del 74,8 %.

Tenint en compte el total de vehicles del Bus Metropolità, sumant gestió indirecta i gestió directa (TMB), l'AMB disposa de 2.103 autobusos, el 77,9 % dels quals són sostenibles. Concretament, en la gestió directa (TMB), hi ha 368 autobusos de zero emissions, comptant els vehicles elèctrics i d'hidrogen.

La mesura s'emmarca en l'estratègia metropolitana de millora de la qualitat de l'aire i és una de les fites tant del Pla d'actuació metropolitana 2024-2027, com del Pla metropolitana de mobilitat urbana 2019-2024 (PMMU 2019-2024), així com del pròxim PMMU, 2024-2027, que actualment està en procés de redacció.

Font: AMB



APRÈN MÚSICA A LA NOSTRA ESCOLA!

ESCOLA ESPECIALITZADA EN INSTRUMENTS DE VENT METALL I VENT FUSTA

- Sensibilització musical (1 a 5 anys)
- Llenguatge musical infantil, joves i adults
- Musica en família (0-3 anys)
- Roda d'instruments
- Classe individual o en parelles d'instrument
- Conjunt instrumental
- Preparació accés al conservatori
- Percussió infantil

...
APRÈN MÚSICA JUGANT!
 CASAL D'ESTIU ARTÍSTIC MUSICAL
 COLÒNIES D'ESTIU MUSICALS

TOCA EN LES FORMACIONS

Societat Coral
"La Unió"
fundada l'any 1874

Cornellà Band

@launiodecornella

MASIA CAN TIREL
 CORNELLÀ DE LLOBREGAT
 Camí de la destretaletta s/n
 sc.launio@launiodecornella.cat
 www.launiodecornella.cat
 934800060

Amb el suport de:

¡ALERTA!

Los ciberdelincuentes no descansan

Millones de mensajes maliciosos atacan a diario -muchos suplantando a organismos públicos- y perjudican a miles de personas, víctimas del fraude online. Los expertos en seguridad nos explican cómo actúan estos ciberestafadores y cuáles son las claves para reconocer y evitar los engaños en Internet.

Es muy probable que últimamente haya recibido usted algún mensaje solicitándole datos personales y urgiéndole al pago de una multa de tráfico pendiente. Se trata de un tipo de estafa online, conocida como 'phishing' y se realiza a través de envíos masivos indiscriminados de comunicaciones falsas suplantando a empresas -habitualmente bancos- y organismos públicos como la DGT para conseguir un beneficio económico.

El 'phishing' es el método de ciberataque más común para engañar a un usuario. A través del correo electrónico o de mensajes de texto los atacantes engañan a su víctima para obtener datos personales (número de tarjeta de crédito, credenciales de acceso), o le inducen (incluso coaccionan) para que realice un pago", explica el Departamento de Ciberseguridad de la DGT.

NEGOCIO MUNDIAL

La cibercriminalidad es un negocio que mueve varios trillones de dólares a nivel mundial. Y el 90 % de estos delitos son fraudes informáticos. Según datos de la Policía Nacional, en España el número de estafas digitales aumenta un 10 % cada año. Solamente en 2022 se denunciaron cerca de 374.000 delitos informáticos:

"Hay campañas masivas de ciberdelitos de este tipo, la creatividad de estos delincuentes no tiene límite", afirma el inspector Antonino Flores, de la Unidad de Ciberdelitos de la Policía Nacional. En España, el Instituto Nacional de Ciberseguridad (INCIBE) atendió el año pasado más de 21.500 casos de 'phishing' a ciudadanos.

"El objetivo es siempre lucrativo, es lo que mantiene vivos a los delincuentes, si no ganaran dinero no se dedicarían a ello", explica Nuria Manzanos, experta en ciberseguridad de la DGT.

DELINCUENCIA ORGANIZADA

Los especialistas en materia de seguridad informática confirman que los cibercriminales actúan como auténticas industrias: "Tienen sus propias estructuras, personal especializado y presencia en todos los países del mundo. Hablamos de delincuencia organizada", indica Flores. "Lanzan oleadas de ataques en momentos clave para lograr el mayor éxito, están optimizados para generar el mayor beneficio



con el menor gasto, siempre con el objetivo final: sacarle el dinero al ciudadano", aseguran desde el Departamento de Seguridad Informática de la DGT.

EN DESVENTAJA

Además, su modus operandi es cada vez más refinado y mucho más ágil que el de la Administración, sujeta a plazos, presupuestos y normativas: "Jugamos en continua desventaja. La dificultad para luchar contra todo esto es enorme, el cibercrimen evoluciona tres veces más rápido. Y tampoco sabemos de dónde son estos criminales, su éxito se basa en el anonimato. Luchamos contra fantasmas", explican los expertos en ciberseguridad de la DGT, que en los últimos cinco años han tenido constancia de más de 830 intentos de 'phishing' mediante la suplantación de la DGT y en lo que llevamos de 2025 han solicitado la cancelación de 195 webs falsas. "Contactamos con el centro criptológico para que tiren abajo las URL dañinas, así damos menos tiempo a los atacantes. Pero por cada página web maliciosa deshabilitada salen varias nuevas", explican.

MÁS CONCIENCIACIÓN

Para evitar este tipo de fraudes, los especialistas destacan la importancia de estar bien informados acerca de los riesgos en Internet y reclaman más campañas de concienciación para agotar la vía de financiación de los ciberdelincuentes. "Entre ciudadanos y legisladores tenemos que ponerle coto. Todos somos parte y nadie puede mirar para otro lado", afirma Antonino Flores. "Es necesario más conocimiento para que no nos engañen, en general hay muy poca concienciación. Si sigue habiendo usuarios que pican, es porque el método de los delincuentes es efectivo", explica Nuria Manzanos, que añade: "Cada vez que caemos en una de sus trampas, indirectamente estamos financiando a los cibercriminales".

ASÍ SON LOS CORREOS Y LOS SMS FRAUDULENTOS

Así explica en su web el modus operandi de esta estafa: "A través de envíos masivos de correos electrónicos y mensajes de texto suplantando a la DGT, los atacantes informan a las víctimas sobre una presunta multa de tráfico pendiente y les instan a efectuar un pago con urgencia".

Los mensajes incluyen enlaces a páginas fraudulentas. Al pinchar en esos enlaces, los usuarios son redirigidos a páginas web -imitando la oficial de la DGT- donde se les solicitan datos personales y de su tarjeta de crédito para poder realizar el pago. Una vez la víctima ha facilitado la información requerida, los ciberdelincuentes acceden inmediatamente a los fondos en su cuenta bancaria online.

¿QUÉ HACER SI HA RECIBIDO UN MENSAJE FALSO DE LA DGT?

Si ha recibido uno de estos SMS o correos electrónicos falsos en nombre de la DGT y no ha accedido al enlace, el INCIBE recomienda denunciarlo en su buzón de incidentes.

"De este modo, podremos difundir el fraude y ayudar a evitar que otros usuarios sean víctimas del engaño", explica el organismo, que aconseja también bloquear al remitente para reducir cualquier riesgo posible.

Por el contrario, si ha accedido al enlace y proporcionado los datos personales y bancarios que le han solicitado, el INCIBE aconseja seguir los siguientes pasos de forma inmediata:

MÓVIL CON UN SMS FALSO

Informe a su banco para que le indiquen las medidas necesarias para proteger su cuenta bancaria.

Guarde las evidencias posibles del proceso, incluyendo capturas de pantalla, mensajes y enlaces recibidos. Para darles mayor validez, puede usar el servicio de testigos

online.

Denuncie la estafa a la Policía Nacional o a la Guardia Civil (de forma presencial o a través de sus canales online), presentando las pruebas recopiladas. Y puede asesorarse en la Línea de Ayuda en Ciberseguridad del INCIBE (017).

Y en caso de duda sobre la autenticidad de una notificación, recuerde que la DGT sólo comunica sus sanciones a través de correo postal y de la Dirección Electrónica Vial (DEV), el servicio de notificaciones electrónicas. Además, puede consultar el tablón edictal de sanciones (TESTRA/TEU) para saber si tiene multas pendientes.

MULTAS FALSAS DE LA DGT EN EL PARABRISAS

Ha sido el intento de estafa del verano pasado: la multa falsa de la DGT en el parabrisas. A primera vista, estas notificaciones (como las de la imagen) imitan los formatos oficiales de forma convincente. Pero observándola más detenidamente, encontramos errores evidentes que la delatan. Los identificamos:

EL CÓDIGO QR

El gran código QR es la señal más reveladora de fraude y la que debe ponernos en alerta: ninguna comunicación de sanción de la DGT contiene códigos QR, ni enlaces ni vínculos a webs para realizar el pago. Si lo leemos con nuestro móvil, nos abrirá un enlace a una web dañina.

FECHAS

El plazo concedido para el pago con descuento (9 días) también delata la falsedad de la notificación (el reglamentario legal es de 20 días naturales desde la notificación). Además, meter prisa para un pago inmediato y no dar tiempo para reflexionar a la víctima es otra de las estrategias habituales.

HECHO DENUNCIADO Y ARTICULO NO COINCIDEN.

Como hecho denunciado se recoge un estacionamiento indebido, que no está recogido en el artículo 52 del Reglamento General de Circulación, como aparece en la parte superior del documento.

FALTAS DE ORTOGRAFÍA.

El propio texto de la denuncia también revela la falsedad de la notificación. Errores ortográficos como "Jefajura" junto al escudo o "Derección" en el encabezado nunca aparecerían en una comunicación oficial de la DGT.

ESTRUCTURA.

La notificación falsa está bien conseguida porque copia la estructura de los formularios oficiales, aunque no incluye apartados fundamentales en la tramitación de una denuncia como los datos del vehículo infractor y número de identificación del agente.

PRUEBAS DE LA INFRACCIÓN

Otra de las evidencias de falsedad es la falta de pruebas de la infracción ya que, en el caso de las sanciones por exceso de velocidad, todas las notificaciones de la DGT adjuntan la correspondiente prueba fotográfica de la infracción e identificación del vehículo infractor.

5 BUENOS HÁBITOS PARA NO SER VÍCTIMA DE 'PHISING'

Las formas de 'phishing' pueden ser muy variadas en función del objetivo. Estos son cinco buenos hábitos para no caer en la trampa:

Un 'phishing' avanzado intenta suplantarse una identidad imitándola, por lo que no debemos confiarnos por el aspecto de un correo, un SMS o una web. Lea con atención el correo o el mensaje y bórrelo de inmediato si le resulta sospechoso.

Desconfíe de los mensajes de texto, de mensajería instantánea y correos electrónicos de remitentes no identificados.

Nunca haga clic en enlaces sospechosos ni abra archivos adjuntos de remitentes desconocidos. Sobre estos últimos, es importante saber que si abrimos adjuntos con doble extensión oculta (por ejemplo, .pdf, .exe) estamos poniendo en peligro nuestro dispositivo.

Cuidado al rellenar formularios en páginas web, especialmente las que solicitan contraseñas, datos bancarios y cualquier otra información personal.

Compruebe la veracidad de la información recibida -multa de tráfico- en fuentes oficiales -Sede Electrónica de la DGT- antes de enviar cualquier tipo de información a terceros.

Fuente: Departamento de Ciberseguridad de la DGT

La conducción 100% autónoma sin supervisión no se producirá en el corto o medio plazo

Para llegar a ese futuro en el que un vehículo se pueda conducir a sí mismo en cualquier circunstancia y por cualquier lugar aún faltan años de desarrollo tecnológico, normativo y social. Pero en esa escalera hacia la conducción 100% autónoma se ha subido un peldaño más gracias al Programa Marco para las pruebas en tráfico real de los vehículos automatizados de la DGT. Un procedimiento que abre la puerta a plantear cómo queremos que sea la movilidad autónoma del futuro.

Quienes se acerquen antes del 24 de octubre a la Casa de Campo madrileña pueden disfrutar la experiencia de subirse a un minibus que parece sacado de una película de ciencia ficción: completa su itinerario circular de 1,8 kilómetros sin errores... y sin intervención humana. Un proyecto piloto de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid y el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia que resulta sorprendente pero no único: en el campus de Cantoblanco de la Universidad Autónoma de Madrid también existe un vehículo de similares características, realizado en colaboración entre Alsa, el Consorcio Regional de Transportes y la propia DGT, que acerca a los estudiantes hasta sus facultades.

Ambas iniciativas están destinadas a recabar información sobre el comportamiento de las nuevas tecnologías de automatización en situaciones reales e tráfico y nos sirven para degustar un pedacito de lo que será el futuro, un mundo en el que viajaremos en vehículos eléctricos, compartidos, conectados y totalmente autónomos. Pero, ¿cuántos años esperaremos para disfrutar de este sueño?

“Una conducción 100% autónoma sin supervisión no se producirá a corto plazo. No obstante, en el medio plazo, es probable que en algunos contextos acotados sí que existan vehículos autónomos sin conductor y con una supervisión mínima que puedan circular de manera comercial a bajas velocidades. Esto incluye transporte público colectivo o sistemas de transporte a demanda en ciudades”, asegura Francesc Soriguera, profesor agregado de Transporte de la Universitat Politècnica de Catalunya.

NUEVA NORMA

Aunque aún existen limitaciones tecnológicas y de adaptación de la infraestructura para conseguir el nivel 5 de automatización de vehículos (consultar infografía de esta página), la buena noticia es que en el contexto normativo la DGT ha dado un gran paso con la publicación del nuevo Programa Marco para Pruebas de Vehículos Auto-

Proyectos de vehículo autónomo: 12 pasajeros, ningún conductor

matizados. La Instrucción VEH/2025/07 “pretende garantizar que estas tecnologías se desarrollen de forma segura, transparente y responsable, beneficiando tanto a la industria como a la ciudadanía”, asegura Juan José Arriola, subdirector adjunto de Vehículos de la DGT.

Entre las novedades que contempla esta instrucción, y que no tenían sus predecesoras, destaca la diferenciación de las pruebas en función de la madurez tecnológica del sistema que se quiera ensayar y la posibilidad de hacerlas en espacios no acotados. “Con la nueva instrucción en vigor hemos recibido tres nuevas solicitudes de pruebas, una de ellas corresponde a una fase III de ensayo (la más avanzada de todas) por parte de un fabricante importante, y estamos en conversaciones con otros fabricantes interesados en realizar pruebas de conducción automatizada también en fase III”, explica Coral Sevellano, jefa de Área de Tecnología y Seguridad de Vehículos de la DGT.

DISTINTIVO DE VEHÍCULO AUTÓNOMO

Otro detalle importante de la nueva norma es que ofrece varias formas de acceso a las pruebas admitiendo autorizaciones de otros Estados del Espacio Económico Europeo e incluso autorizaciones de terceros países contratantes de las convenciones de circulación vial y que tengan similares infraestructuras y niveles de seguridad vial que España. Gracias a este articulado el Programa Marco se encuentra en consonancia con el Plan de Acción Industrial de la Unión Europea (UE) que comenzó su andadura el pasado mes de marzo y que permitirá el próximo año bancos de ensayos transfronterizos a gran escala y corredores de conducción automatizada entre países europeos.

DIFERENTES ENFOQUES

Todo indica que Europa ha pisado el acelerador de la conducción autónoma en una carrera que hasta ahora estaban liderando Estados Unidos y China. Pero, aunque el objetivo sea el mismo, el enfoque para lograrlo difiere de un conti-

nente a otro. “En la UE la investigación y desarrollo se está focalizando más en la aplicabilidad de los sistemas de conducción autónoma al transporte público colectivo y al transporte de mercancías por carretera, cuya mejora son

vado, la incorporación de una flota masiva de automóviles que no requieren conductor podría convertirse en una invitación al desastre, especialmente en las grandes ciudades.

“El vehículo autónomo debe gestionarse para intentar competir con el vehículo privado tradicional (por ejemplo, mediante estrategias de vehículo autónomo compartido que permiten reducir la flota y las necesidades de aparcamiento) y penalizarse, mediante tarificación, cuando compita con modos de transporte sostenible (transporte colectivo y transporte no motorizado)”, expone Francesc Soriguera.

Una solución a ese futurible colapso autónomo que se adivina en el horizonte sería fomentar aún más, en los años que nos quedan, los sistemas de uso compartido con alta ocupación o las aplicaciones de suscripción de diferentes medios de transporte compartidos (planes MaaS -Mobility as a Service-) para intentar reducir la flota de vehículos y que los nuevos protagonistas autónomos no causen problemas de movilidad. Pero sin duda, la mejor solución sería apostar por un transporte autónomo, pero público.

CON VARIOS PASAJEROS

De momento, en España, las pruebas piloto realizadas hasta la fecha con vehículos autónomos siempre han contemplado la posibilidad de no llevar un conductor, pero sí varios pasajeros a bordo, porque esa es la mejor manera de matar dos pájaros de un tiro: los algoritmos se educan en un entorno previsible y controlado y los pasajeros pierden el miedo a los vehículos sin conductor. “Son experiencias muy positivas tanto para el aprendizaje de los sistemas de automatización como para ganar la confianza de los usuarios”, asegura Felipe Jiménez, del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) y catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid.

SIN ATASCOS

Cómo y cuándo se consiga la conducción autónoma no es tan relevante como el hecho de que su irrupción cambiará las reglas del juego de la movilidad, aunque aún está por ver si para bien o para mal. Si el uso que se plantea de estos vehículos siguiera el modelo actual, dominado por el coche pri-

para probar altos niveles de automatización”, concluye Jiménez.

La próxima muestra de lo que la unión de la automatización y el transporte público pueden conseguir juntos se vivirá en 2026 en Leganés. El fabricante de autobuses Karsan y el Grupo Ruiz se han unido para realizar una prueba piloto pionera testeando un servicio de autobús autónomo a demanda que conectará el Parque Tecnológico de la ciudad con su centro.

“Es una nueva forma de circular porque desaparece el concepto de circuito. Todas las posibles rutas y combinaciones que existen entre esas paradas tienen que ser mapeadas y es el pasajero, a través de una aplicación, quien escoge el trayecto que le interesa, que a lo mejor es de la parada uno a la cinco sin pasar por las demás”, explica Ángel Estrella, director general de Karsan en España.

Esta firma turca de autobuses no es primeriza en automatización, de hecho, sus modelos ya operan en Suecia, Suiza, Finlandia, Alemania, Francia, Países Bajos y Noruega. Según añade Estrella, es en este último país, “donde desarrollamos el proyecto más longevo de autobús autónomo, pues llevamos operando desde mayo del año 2022 sin que hasta ahora haya habido ni el más mínimo incidente”. Los autobuses autónomos ya circulan en varias ciudades europeas sin problemas y sus usuarios recurren a ellos a diario. Porque si la tecnología demuestra ser útil y eficiente, se acaba imponiendo.

AUTÓNOMOS, CONECTADOS Y BIEN GESTIONADOS

El potencial del vehículo autónomo para mejorar las condiciones del tráfico reside en que puede actuar de forma coordinada con los otros vehículos y con la propia infraestructura. Gracias a la conectividad los vehículos se pueden comunicar entre ellos creando trenes de carretera que mejoren la capacidad de las autopistas, por ejemplo. Su actuación coordinada también puede servir para implementar estrategias de gestión del tráfico. Una distribución coordinada de los vehículos por las distintas rutas posibles puede hacer llegar al sistema a su máxima capacidad minimizando los tiempos de viaje. Pero todo esto no es posible sin una gestión del tráfico eficiente y coordinada que esté por encima del vehículo.

Fuente: DGT



TMB prova per primer cop un bus autònom que circularà per Montjuïc

El vehicle circularà al tram comprès entre la plaça Dante i l'encreuament del Passeig Olímpic amb l'avinguda de l'Estadi

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha posat a prova per primer cop un autobús autònom que compta amb una tecnologia de conducció totalment automatitzada. El vehicle s'ha estrenat fent un recorregut per l'Avinguda de l'Estadi, unint la plaça Dante i l'estadi Olímpic Lluís Companys mitjançant un trajecte d'anada i tornada d'1,8 quilòmetres i 6 parades: plaça Dante, Av. Miramar, plaça Neptú, Av Estadi/Pg Olímpic, Fundació Joan Miró i Funicular de Montjuïc. L'experiència, que s'allargarà durant deu dies en aquest tram, serveix per seguir fomentant la innovació i la mobilitat sostenible, i constitueix una prova pilot orientada a explorar l'aplicació de tecnologies de conducció autònoma en el transport públic urbà.

El director de l'àrea de bus de TMB, Jacobo Kalitovics, ha explicat que la finalitat del projecte no és altra que "el de seguir innovant en el transport públic" i, en aquest cas, "servirà als tècnics per obtenir coneixements pràctics i experiència per avançar cap a nous models de mobilitat amb l'objectiu de reforçar la seguretat, l'eficiència i la qualitat del servei ofert a la ciutadania".

El vehicle autònom que realitza aquestes proves és un autobús de 8 metres de llarg de la firma turca Karsan, model Autonomous e-ATAK. Té una capacitat de fins a 52 passatgers i arriba equipat amb el sistema d'automatització FLOWRIDE.IA de la companyia



ADASTEC, soci tecnològic de Karsan. Aquesta tecnologia de conducció automatitzada disposa d'un nivell d'autonomia de conducció 4, el que li permet circular amb seguretat sense necessitat del control humà. Les proves que es faran a Barcelona entre el 4 i el 14 de novembre si preveuen, però, una figura humana a bord. Es tracta del "safety driver" o conductor de seguretat, figura que és imprescindible per circular actualment amb el nivell d'autonomia 4 a l'estat espanyol. Durant les proves, aquesta figura estarà coberta per conductors de l'àrea de bus de TMB que ja han rebut una formació especial durant les darreres setmanes. L'autobús farà el recorregut mencionat en horari de 9:00h a 19:00h tots els dies, amb passatge i de manera oberta a la ciutadania.

100% ELÈCTRIC I CONTROL DE L'ENTORN

Les proves serviran a l'àrea de projectes de bus per analitzar les dades resultants i valorar una possible aplicació futura d'aquest sistema de transport en l'àmbit de la ciutat. Aquesta àrea s'enca-

rrega d'impulsar projectes d'innovació i millora del servei, especialment en àmbits com la digitalització, la sostenibilitat, la seguretat i l'eficiència del transport.

L'autobús arriba equipat amb un motor 100% elèctric i porta bateries de liti que li proporcionen una autonomia de 300 quilòmetres. El vehicle permet detectar tots els objectes al seu voltant i controlar les condicions de la carretera dintre d'una ruta redefinida. També articula totes les situacions i imprevistos que es troba a la via i ressegueix totes les senyals de trànsit i les línies urbanes dibuixades sobre el paviment. Gràcies als sensors de què disposa, i que estan repartits per tot el vehicle, també es totalment sensible als punts morts, proporcionant una seguretat màxima.

La monitorització de les proves comptarà amb la supervisió dels paràmetres del vehicle en local per part d'un operador de seguretat de la companyia ADASTEC. Cal tenir en compte, però, que en condicions regulars el vehicle disposa de la funció de supervisió i informació a distància que permet la connexió entre el propi au-

tobús i el centre de control. L'estat del vehicle es pot monitoritzar en temps real i la seva ubicació es pot controlar gràcies a un sistema global de navegació per satèl·lit.

EL BUS AUTÒNOM A EUROPA

Aquesta primera prova pilot de TMB a Barcelona amb el vehicle Karsan e-ATAK, ve precedida per altres experiències en les que el vehicle ja circula de manera regular. I és que a la ciutat noruega de Stavanger, aquest mateix model ja fa una ruta convencional amb un nivell d'autonomia del 99%. Trobem el mateix cas a la ciutat sueca de Goteborg, en la que el

La iniciativa s'emmarca dins de l'estratègia del foment de la innovació i la mobilitat sostenible impulsada per TMB

bus, actualment en proves, connectarà l'estació central d'aquesta ciutat amb la de Liseberg, a 3,5 quilòmetres del punt d'inici. En aquests casos, i a l'igual que a les proves realitzades per TMB, l'autobús ha de circular amb un conductor de seguretat. El vehicle Karsan Autonomous e-ATAK es el primer bus autònom que transporta passatgers, tant a la UE com als EEUU.

A l'estat Espanya aquesta iniciativa compta amb el suport de la Direcció General de Trànsit, DGT, que a través del seu Programa Marc ES-AV d'autorització de proves de vehicles automatitzats, ha verificat el compliment de tots els requisits tècnics i emès la corresponent autorització. Els resultats de les proves i les seves principals característiques es publicaran a la pàgina web de la DGT.

Font: TMB



COMPRAMOS Y VENDEMOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN



NEUMÁTICOS NUEVOS Y DE OCASIÓN Desde 20€

Reparación

PEDRO de pinchazos solo: **10€**

660 207 633

Passeig Ferrocarrils Catalans, 280

Cornellà de Llobregat · www.coches2010.com



54è Rally Andorra Històric

Velocitat Open: Marc Comas – Carla Salvat (Škoda Fabia RS Rally2)

Regularitat Sport: Joan Carrancà – Silvia March (Volkswagen Golf GTI)

Regularitat: José Luis Masdeu – Francisco Fernández (Porsche 911 SC)



Ferran Font Pol – Claudi Ribeiro Leite (BMW M3 E30)



Florent Todeschini – Florian Barral (Ford Sierra RS Cosworth)



Toni Riba – Oscar González (Ford Escort Mk II)



Joan Carrancà – Silvia March (Volkswagen Golf GTI)



José Luis Masdeu – Francisco Fernández (Porsche 911 SC)



Gerard de la Casa – Eduard Andueza (Seat Ibiza 2.0 Kit Car)



Marc Comas – Carla Salvat (Škoda Fabia RS Rally2)

BMW M3 donava la victòria a Font-Ribeiro per 19". Un cop de teatre d'última hora que demostra una vegada més que els ral·lis només cal donar-los per decidits quan s'arriba a la meta final. Aquesta és la tercera victòria absoluta de Ferran Font Pol i Claudi Ribeiro Leite en el Rally Andorra, dues d'elles fent equip.

En la categoria Velocitat Open, noua en aquesta edició, lideratge més que folgat per a Marc Comas – Carla Salvat (Škoda Fabia RS Rally2), que marquen a més els millors temps absoluts en tots els trams.

En Regularitat Sport triomf final per a Joan Carrancà – Silvia March (Volkswagen Golf GTI), després de cedir Josep Carrancà – Alicia Carrancà (BMW 325 E30), a Anyós-1, el sòlid lideratge de que gaudien. Finalment en Regularitat, després del domini matinal de Sergi Giralt – Miguel Ángel Silva (VW Golf GTI), després d'una dura lluita amb José Luis Masdeu – Francisco Fernández (Porsche 911 SC), aquests darrers revertirien la situació en el segon bucle i se situarien líders, guanyant tots els trams de la tarda.

Després d'aquest 54è Rally Andorra Històric conclou la temporada esportiva 2025 d'ACA CLUB, que s'ha compost a més pel Campionat d'Andorra d'Automobilisme de Muntanya, que ha constatat de quatre competicions: Arinsal, Arcalís, Beixalís i La Peguera.

Més informació del 54è Rally Andorra Històric: www.aca.ad

Font: ACA Club

L'equip andorrà format per Ferran Font Pol – Claudi Ribeiro Leite (BMW M3 E30) va guanyar el 54è Rally Andorra Històric, prova automobilística dedicada exclusivament als vehicles clàssics organitzada per la Comissió Esportiva ACA Club. La lluita entre el duet andorrà i la parella francesa composta per Florent Todeschini – Florian Barral (Ford Sierra RS Cosworth), segons classificats, va ser molt forta durant la primera part del ral·li, ja que els millors temps en els trams se'ls adjudicarien alternativament els dos equips. Però després d'una segona part de domini absolut dels francesos i quan el triomf semblava que no se'ls escaparia, patien un problema tècnic en l'últim tram que els retardava a la segona posició.

Al matí, al final del primer bucle compost per dues passades als trams d'Ordino (8,74 km) i Fontaneda (8,38 km), només 9 dècimes de segons separaven els dos cotxes, amb avantatge per a la parella andorrana, després d'aconseguir cadascun dels dos equips dos millors temps escrits, la qual cosa demostra una tremenda igualtat. Un altre equip andorrà, Toni Riba – Oscar González (Ford Escort MkII) ocupaven el tercer lloc després que marquessin temps en aquesta mateixa posició en els quatre trams disputats.

Després del reagrupament-assistència d'Andorra la Vella, el bucle de la tarda constava de dues passades als trams Canillo (8,99 km) i Anyós (8,51 km). En el primer pas pel primer d'ells Todeschini-Barral treien 18" a Font-Ribeiro, als que calia sumar 11" més a Anyós-1 i 14" a Ca-

nillo-2, de manera que el lideratge canviava definitivament de propietari amb més de 42" a favor dels gals, per la qual cosa el ral·li semblava decidit.

Però la sorpresa saltava a Anyós-2, última especial. El Ford Sierra líder sofria problemes en el canvi, amb la conseqüent pèrdua de temps, la qual cosa unit a un bon crono del

Classificacions 54è Rally Andorra Històric

Velocitat

Pos.	Pilots	Cotxe	Temps
1	Ferran Font – Claudi Ribeiro Leite	BMW M3 E30	48'15"9
2	Florent Todeschini – Florian Barral	Ford Sierra RS Cosworth	+19"
3	Toni Riba – Oscar González	Ford Escort Mk II	+1'21"7
4	Albert Rodrigo – David Rodríguez	Renault 5 GT Turbo	+1'58"7
5	Jonathan Domene – Laia Domene	Volkswagen Golf GTI	+3'56"6
6	Simó Sala – Lluís Pinto	Volkswagen Golf GTI	4'06"9
7	Joel Font – Maria Font	Porsche 911 SC	+4'17"9
8	Mouloud El Allaoui – Biel Domene	Volkswagen Golf GTI	+4'18"0
9	Gerard de la Casa – Eduard Andueza	Seat Ibiza 2.0 Kit Car	+4'44"1
10	Jaume Molas – Jordi Gallart	Renault 5 GT Turbo	+4'44"2

Velocitat Open

Pos.	Pilots	Cotxe	Temps
1	Marc Comas – Carla Salvat	Škoda Fabia RS Rally2	46'25"5
2	Miquel Guiral – Manel Guiral	Rover MG ZR	+12'11"5
R	Lluís Sala – Marcel Sala	Seat Ibiza Cupra D	R

Regularitat Sport

Pos.	Pilots	Cotxe	Punts
1	Joan Carrancà – Silvia March	Volkswagen Golf GTI	169'0 punts
2	Gerard Espuñes – Albert Obiols	Porsche 944 Turbo	218'5 punts
3	Dídac Cardenyas – Marina Cardenyas	Lancia Delta Integrale	256'8 punts
4	Oscar López – Angela Wyllie	Fiat 131	299'1 punts
5	Arnau Casal – Jordi Brillas	BMW 323	321'6 punts

Regularitat

Pos.	Pilots	Cotxe	Punts
1	José Luis Masdeu – Francisco Fernández	Porsche 911 SC	43'9 punts
2	Sergi Giralt – Miguel Ángel Silva	Volkswagen Golf GTI	51'4 punts
3	Joan Corbatera – Ramon Ferrés	Volkswagen Golf GTI	63'8 punts
4	Gabriel Olivier – Gil Tarabal	Volkswagen Golf GTI	76'7 punts
5	Jordi Ibarra – Marta Ibarra	Seat 127	82'2 punts

Las 7 diferencias



Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

Test de conducir



1.- ¿Qué significa una señal de límite de velocidad con el número 50?

- a) Velocidad máxima 50 km/h
- b) Velocidad mínima 50 km/h
- c) Recomendación de circular a 50 km/h



2.- Si un semáforo está en amarillo fijo, debes...

- a) Acelerar para pasar
- b) Detenerse si puedes hacerlo con seguridad
- c) Pasar siempre



3.- ¿Qué vehículo tiene prioridad en una intersección sin señalizar?

- a) El que llegue primero
- b) El que venga por la derecha
- c) El más grande



4.- ¿Cuál es la tasa máxima de alcohol permitida para un conductor novel?

- a) 0,5 g/l en sangre
- b) 0,3 g/l en sangre
- c) 0,0 g/l en sangre



5.- ¿Qué indica una línea continua en la calzada?

- a) Puedes adelantar si no viene nadie
- b) Prohíbe adelantar o cambiar de carril
- c) Es decorativa



6.- Cuando llueve, la distancia de frenado...

- a) Disminuye
- b) Aumenta
- c) No cambia



7.- ¿Qué debes hacer ante un paso de peatones sin semáforo con personas esperando?

- a) Pasar si tienes prioridad
- b) Detenerse para permitir el paso
- c) Tocar el claxon



8.- ¿En qué situación debes usar luces antiniebla delanteras?

- a) Niebla, lluvia muy intensa o nieve
- b) De noche siempre
- c) En carreteras estrechas



9.- Si un vehículo te alcanza por detrás muy rápido, debes...

- a) Frenar para avisarle
- b) Mantener tu velocidad
- c) Facilitar su adelantamiento si es seguro



10.- ¿Qué indica una señal triangular con borde rojo y un ciervo dentro?

- a) Prohibido cazar
- b) Peligro por animales sueltos
- c) Ruta natural protegida

Sopa de letras

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

10 Grandes equipos de F1

Llobregat Motor
www.llobregatmotor.com



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

Solución
1a, 2b, 3b, 4b, 5b, 6b, 7b, 8a, 9c, 10b

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

Difícil

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

Fácil

MOTO CLUB ESPLUGUES

El diumenge 9 de novembre, el MOTO CLUB ESPLUGUES va tenir la iniciativa de convertir el matí en una jornada molt especial, que va permetre reviure l'esperit motociclista que sempre ha caracteritzat la nostra ciutat. L'esdeveniment també va servir per donar a conèixer aquest circuit tan impressionant, amb la voluntat de fer-lo créixer fins a convertir-lo en un espai de referència.

Els més petits van poder gaudir d'un mini circuit on fer les seves curses, amb motocicletes elèctri-

ques gratuïtes que vam posar al seu abast. Els més grans, segons la seva afició, disposaven de diverses zones de trial amb diferents nivells de dificultat. Tot plegat anava acompanyat d'un circuit molt selectiu, amb revolts amb peralt i contraperalt, rectes amb semigir i trams combinats amb traçats de trial, per gaudir rememorant clàssics com el Vallès o Finestrelles.

Per finalitzar, es van lliurar records a tots els participants.

Fuente. Moto Club Esplugues



Para suturar heridas **de guerra**: hilo quirúrgico, pinzas e **ideales**.

LUCRANIA © ANDRII OVOD



Entra en idealesquecuran.com

TUS IDEALES TAMBIÉN CURAN

Independencia
Compromiso
Humanidad



CLASIFICADOS

LlobregatMotor



LIMPIEZA, PULIDO Y REPARACIÓN DE TODO TIPO DE FAROS A DOMICILIO
Sr. Castillo
623 297 383



Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas
678 088 803



ROSTISSERIA
EL POLLO CON 1 PATA
Tel. 93 475 34 66
C/ Avenir, 1
"Esquina Ferrocarriles Catalanes"
Cornellà




VENDO
FIAT FIORINO
año 2009
619 900 979



sanju
rètols
des de 1967
Retolació i vinils
www.san-ju.com

Para suturar heridas de guerra: hilo quirúrgico, pinzas e ideales.
TUS IDEALES TAMBIÉN CURAN
Independencia
Compromiso
Humanidad
Entra en idealesquecuran.com
MEDICOS SIN FRONTERAS




TRASTERS
de 4,3 a 11 m²
Accessibilitat amb cotxe
Accés 24 hores
c. Joana Raspall, 16
Sant Feliu de Llobregat
Informació:
T. 663 387 101

619 900 979
BUSCO
piso de Alquiler



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



Si apuestas por nosotros saldrás **GANANDO**
LlobregatMotor
619 90 09 79
www.llobregatmotor.com



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

Llobregat Motor

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com

 **619 900 979**  

A NUESTROS HIJOS, VÍCTIMAS DE UN SINIESTRO DE TRÁFICO



¿Cómo empezar a redactar un homenaje a quienes les hemos dado vida y ya no están?

¿Cómo expresar en solo unas líneas el amor que nos une a ellos?

¿Cómo decir lo que perdimos con sus partidas, lo que nos rompe, lo que nos destroza y, a veces, lo que nos consuela?

¿Cómo narrar estas historias hirientes que comienzan con sus ausencias?

La historia de mi hijo es como muchas otras, rebosante de vida. Era un muchacho con ganas de comerse el mundo, disfrutón como el que más, que apreciaba la sencillez de las cosas y lo hacía de manera intensa, saboreando las experiencias a grandes tragos. En definitiva, quería vivir, y sus planes eran infinitos.

Sin embargo, un acontecimiento inesperado lo cambió todo en una milésima de segundo, porque un conductor desalmado así lo decidió. No respetó las normas y no dejó de apretar el acelerador. Lo mató. Y con él nos mató también a nosotros. Nos encumbró a la más amarga condena: la de no ser testigos de sus avances, de su futuro, de su presencia, de su sonrisa.

¿Es eso justo? Rotundamente no.

El caso de mi hijo es uno más, en un mar engullidor de desgracias, donde se hundieron la vida de la niña de Guadalupe, la de Lola, la de Marilina, la de Sonsoles, el hijo de María Pilar, de Ana, de Fina, el de Esther, el de Sole, el de Fernando... y así, un triste etcétera.

Y sin embargo, seguimos amándolos. Su

risa, su mirada, sus ganas de vivir... permanecen con nosotros. Nos duele su ausencia. Nos duele la injusticia. Nos duele no poder abrazarlos, besarlos; no poder verlos crecer, no poder compartir sus planes, sus sueños, sus victorias.

¿Es eso justo? No. Rotundamente no.

Nos rompe, nos destroza..., pero también nos recuerda que los llevamos dentro, que nos habitan cada día, cada instante, cada pensamiento. Podemos llorar, podemos gritar, podemos maldecir la mala suerte, el siniestro, la irresponsabilidad de quien no respetó la vida, pero también podemos recordar. Recordar lo que fueron, recordar lo que nos enseñaron, recordar lo que nos hicieron sentir.

Y en ese recuerdo, en ese amor que no se apaga, nos encontramos con un hilo de consuelo. Nos consuela pensar que su vida fue intensa, que la vivieron plenamente mientras estuvieron a nuestro lado, que su luz sigue brillando en nosotros.

Nos consuela pensar que, aunque no estén, su memoria nos impulsa a seguir, a cuidar de otros, a luchar por un mundo donde estas tragedias puedan evitarse.

Porque, aunque se fueron, no se han ido del todo, sino que permanecen a nuestro lado, más intensamente que nunca, ya que continúan viviendo en nuestros gestos, en nuestras palabras, en nuestros corazones, en los actos de amor que hacemos pensando en ellos.

A.I.M.R., Socia de Stop Accidentes



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)**

TRASTERS
de 4,3 a 11 m²

Accessibilitat amb cotxe

Accés 24 hores

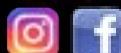
**c. Joana Raspall, 16
Sant Feliu de Llobregat**

Informació:

T. 663 387 101

sanju des de 1967
rètols

Retolació i vinils



www.san-ju.com



Llobregat**Motor**

¿Cuántos negocios
no han funcionado
por no tener una buena
campaña de marketing?

**Llámanos y te diseñamos
una a tu medida.**

¡Da a conocer tu empresa!

**¡ANUNCIATE
con nosotros!**

619 900 979

info@llobregatmotor.com

