

**NO**  
A LA GUERRA

www.llobregatmotor.com

# Llobregat Motor

175  
diciembre  
2022



**MERIDIANA RENT** / ALQUILER DE VEHÍCULOS  
Un vehículo para cada ocasión: Turismos, Familiares, Comerciales  
*la movilidad de confianza*

Encuentrenos en: Rambla Marina, 371 • Hospitalet de LL.  
93 510 53 53 meridianarentacar.com

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

# DAKAR 2023: a la medida de los grandes

(más información en pág. 13)

Llobregat**Motor**  
*Bon Nadal i Felig any nou 2023*

Muerde la Pasta™  
EL BUFFET ITALIANO COMO MANDA LA MAMMA

C.C. SANT BOI ZONA XPERIENCE (Junto Alcampo)

**ROC NEUMÁTICOS**

**OFERTA**

CAMBIO DE NEUMÁTICOS desde **50€**  
CAMBIO DE ACEITE **54'80€**  
5W40 Y FILTRO

Passeig dels Ferrocarrils Catalans, 255  
Cornellà • 641 272 739 • Tel. 93 627 75 54

Bar en **ALQUILER** O **VENTA** en Cornellà **55 m²**

**Tel: 672 738 051**

## Mitos

### BULTACO JUNIOR GT, 125CC, mod.39, 1968



En el año 1958, Francisco X. Bultó decide abandonar Montesa tras algunas divergencias con Pere Permanyer (con quien había fundado la marca en 1945). Le siguen un grupo de trabajadores y pilotos con quienes decide crear una nueva fábrica de motocicletas. Así nació Bultaco, la marca del dedo rampante, que en 1959 lanzaba al mercado su primer modelo, la Tralla 101. En muy poco tiempo se convirtió en una marca pionera, que llegó a vender 20.000 motos al año, traspasando muchas fronteras y dando renombre internacional a la industria de la motocicleta española como ninguna otra lo había hecho hasta el momento.

El espíritu competitivo de su fundador, llevó a la marca a participar en competición desde sus orígenes. Bultaco fue fuerte en diferentes especialidades: trial, motocross, velocidad, todo terreno... En unas más que en otras y en más de una fue la primera del mundo. Unos éxitos deportivos que promocionaban la marca al mismo tiempo que servían de campo de experimentación para conseguir mejoras técnicas que posteriormente se aplicaban a la serie.

El modelo que ocupa este reportaje es la Junior GT de 1968, una motocicleta urbana con cierto espíritu deportivo, inspirada en las primeras japonesas que empezaban a introducirse en Europa. Disponible en tres versiones, de 74, 100 y 125cc, era una moto deseada por todos los jóvenes que servía de perfecta introducción al mundo de Bultaco.

El éxito de ventas de este modelo provocó que internamente fuera bautizada como "La Salvadora", por la inyección económica que supuso en un momento en que algunos modelos de la marca empezaban a decaer en el mercado. Se mantuvo en producción sin apenas modificaciones durante varios años.

Bultaco es una leyenda, un mito. A pesar de su corta vida (1958-1982) y más de veinte años después del cierre de sus puertas, sigue viva en el corazón de muchos, como en sus mejores momentos.

#### Ficha técnica:

Motor de 125cc, 2 tiempos, 51,5 x 60 mm  
 Carburador Zenith de 20mm de diámetro  
 Cambio de 4 velocidades  
 Encendido por volante magnético FEMSA  
 Transmisión primaria y secundaria por cadena  
 Suspensión delantera telescópica con amortiguadores hidráulicos interiores y trasera con horquilla basculante pivotando sobre casquillos elásticos  
 Neumáticos trasero y delantero: 2,50 x 17"  
 Capacidad de depósito: 8 litros  
 Velocidad máxima: 96km/h  
 Peso: 74kg

Fotos y texto: Museo Moto Bassella

## Matrículas del Mundo PAÍSES BAJOS



El holandés es el tercer sistema de matriculación de vehículos más antiguo del mundo, tras el francés y el alemán. Data de 1898. El modelo actual es de 2006: las placas son amarillas con caracteres negros y la Eurobande con la abreviatura del país (NL) a la izquierda. Los registros utilizados son "NN-LLL-N", "N-LLL-NN", "LL-NNN-L" y "L-NNN-LL".

Los remolques tienen sus propias matrículas de color blanco, verde y azul. La familia real posee placa personalizada empezando por AA, y seguida de dos números.

## AUSTRALIA



Las matrículas de Australia son emitidas por cada Estado del país. La codificación es propia de cada ente administrativo. Por ejemplo, el Estado de South Australia tiene el sistema 'sxxx.xxx', teniendo una letra al comienzo de la matrícula para diferenciarlo del de otros estados. A menudo llevan el nombre del Estado o Territorio, y un lema o eslogan estatal en la parte inferior o en la parte superior, pudiendo llevar en algunos casos imágenes relacionadas con el Estado. Los vehículos que funcionan con autogás o gas natural comprimido tienen la obligación de llevar una placa roja con la escritura 'GLP' en blanco. En la mayoría de Estados está permitida la personalización del formato de la matrícula.

## Parece que fue ayer



**6 de diciembre de 1948.** Nació 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-Hermülheim, Alemania. Es uno de los pilotos de carreras más laureado de la historia, tiene siete títulos mundiales con las escuderías 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.



### 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  
 Viladecans: .....93 659 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



### Papanoelada motera

Barcelona 18 diciembre 2022

Dakar 31 dic 2022 – 15 enero 2023

Pinguinos 12 al 15 enero 2023

Motauros 2023 19 al 22 enero 2023

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 Andreu de la Barca, Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Sant Boi, Viladecans y El Prat de Llobregat.

Redacció: 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

# La bici gana terreno: aumentan casi el 40% desde 2019 las personas que la utilizan a diario o semanalmente

La bicicleta sigue ganando terreno, a golpe de pedal, como medio de transporte cotidiano en España. Así lo refleja el Barómetro de la bicicleta en España 2022, el mayor estudio a nivel estatal sobre el uso de este medio de transporte sostenible. El presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta y vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB, Antoni Poveda, y el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Xavier Flores, lo han presentado hoy, miércoles, 23 de noviembre, en Madrid.

El acto, en el que se han analizado los hábitos y el uso que los españoles hacen de la bicicleta, y las necesidades y demandas que tienen con relación a esta, ha tenido lugar en el marco del Congreso Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), en IFEMA. Ha contado también con Àngels Pont, directora del GESOP (Gabinete de Estudios Sociales y Opinión Pública), la empresa que ha llevado a cabo el estudio.

“El crecimiento del uso de la bicicleta ha sido espectacular en España”, ha explicado Antoni Poveda. “Destaca el crecimiento de las personas que la utilizan a diario y semanalmente, que ha crecido en un 40% de 2019 a 2022, pasando de 8’1 a 11 millones de personas. También destaca el incremento en la movilidad obligada, para ir a trabajar o estudiar”, ha añadido, recordando que la bicicleta es una pieza fundamental en la movilidad urbana y metropolitana. Además, Poveda ha valorado positivamente las infraestructuras que se han ido haciendo en los últimos años. “Muchas ciudades han hecho infraestructuras para impulsar su uso y los ciudadanos nos piden todavía más carriles bici para circular con seguridad. Ahora, gracias a los fondos Next Generation EU del Mitma, se van a poder hacer muchos más”

Xavier Flores, ha anunciado hoy, durante la presentación del Barómetro, la publicación hoy de la Orden Ministerial que aprueba las bases reguladoras para la concesión de subvenciones al desarrollo de infraestructuras ciclistas y la articulación de las convocatorias, que se publicarán y gestionarán a través de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Asimismo, ha resaltado la importancia de que movilidad ciclista también tenga más protagonismo en las localidades pequeñas y medianas, y que las bases de las subvenciones hoy

publicadas vienen a atender esta necesidad y se unen a las inversiones que ya se están realizando a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El Barómetro de la bicicleta en España 2022 muestra un crecimiento general del uso de la bicicleta de más de 4 puntos respecto a la última edición, de 2019, siguiendo la tendencia de los estudios anteriores. En 2022, un 57,1 % de las personas residentes en España (de entre 14 y 70 años), es decir, cerca de 20 millones de personas, utiliza la bicicleta con cierta frecuencia. Así, desde el año 2008 hasta 2022, los ciclistas habituales se han multiplicado casi por tres, de poco más del 10% al 32,5 %.

Realizando un análisis geográfico sobre el uso de la bicicleta en las principales ciudades españolas, destaca que:

- Valencia, Barcelona y Málaga son las ciudades donde se utiliza más la bicicleta para ir al trabajo
- Valencia y Sevilla son las ciudades donde se utiliza más la bici para ir a estudiar
- Málaga y Barcelona son las ciudades donde más se utiliza la bici para otros desplazamientos cotidianos
- Zaragoza, Barcelona, Sevilla y Valencia son las ciudades donde más se destaca las grandes ventajas que supone la bicicleta para la movilidad

## Crece casi un 40% la movilidad cotidiana

Según el Barómetro de la bicicleta 2022, crece casi un 40 % el número de personas (residentes de España de entre 14 y 70 años) que utilizan la bicicleta de forma semanal: pasa del 22,4 % en 2019 al 32,5 % en 2022. Esto significa que las personas que utilizan la bicicleta cada semana ha pasado de 8’1 millones en el 2019 a más de 11 millones en la actualidad.

También crece notablemente el número de personas que se desplazan en bici a diario y las que la utilizan para ir al trabajo o al centro de estudios. Estas últimas, han incrementado entre 10 y 11 puntos respecto hace tres años y suponen ya alrededor del 30 % de usuarios de la bicicleta.

## Crece la disponibilidad de bicis en los hogares y los modelos urbanos ganan terreno

El estudio también revela que se ha in-

crementado la disponibilidad de este vehículo en el hogar: actualmente, un 77,7 % tiene alguna bicicleta en casa, casi 4 puntos más que hace tres años.

Las bicicletas mecánicas continúan siendo mayoritarias (92,2%) y crece casi en 8 puntos el uso de las bicicletas urbanas respecto al barómetro de 2019. En 2019, un 36,3 % de las personas que tenían una bicicleta para uso propio contaba con una bici urbana, y en 2022 ya son el 43,9 %.

Además, casi un 5 % de la muestra dispone de bicicleta eléctrica, cerca del doble que antes de la pandemia (3,1%), y la mayoría la utiliza como medio de transporte para los desplazamientos cotidianos.

## Se sigue reduciendo la brecha de género de los usuarios de la bici

Desde una perspectiva de género, en los últimos años ha habido una reducción de la brecha de género entre los ciclistas hombres y mujeres. Especialmente, entre la población que tiene entre 25 y 39 años. Si en 2010 la brecha entre hombres y mujeres era del 22,6 %, hoy en día se ha reducido al 15,6 %.

En el año 2010, momento en que la brecha de género llegó a su pico máximo, había un 28,8 % de mujeres usuarias de la bicicleta (el 72,2 % no lo era), frente al 51,4 % de hombres que sí eran usuarios (un 48 % no lo era). El año 2022 la brecha se ha reducido: un 49,4 % de las mujeres utiliza la bicicleta, frente a un 65,0 % de los hombres.

## Accidentalidad y robos

Aunque el uso de la bicicleta haya crecido de forma notable, el porcentaje de accidentalidad prácticamente no ha variado en los últimos tres años: un 16,7% de las personas que usan la bicicleta ha tenido algún accidente con ella en los últimos cinco años. En 2019, el porcentaje era del 16,2 %.

La mayoría de los accidentes de bicicleta se producen sin implicación de terceros. Los accidentes por ciudad siguen siendo los más habituales (44,2 %) y una cuarta parte de los ciclistas que han sufrido un accidente han sido víctimas de un atropello. Además, preocupa, por su gravedad, el crecimiento en los accidentes en carretera, que se han visto incrementados en 7 puntos porcentuales respecto al 2019.

Sobre los robos, también se mantiene



estable: el estudio también destaca que un 17,7 % de los usuarios de bicicleta ha sufrido, como mínimo, un robo de su bicicleta en los últimos cinco años. En el barómetro de 2019, era de un 17,8 %. Los robos se producen, en mayor medida, en las ciudades de más de 450.000 habitantes.

## La bicicleta en las ciudades y los principales frenos para su uso

Según el estudio, los principales frenos para el uso de la bicicleta en ciudad están relacionados con el tráfico motorizado y la peligrosidad que conlleva. La mitad de la población (54 %) apunta al peligro por la circulación, el tráfico y la falta de facilidades entre los inconvenientes de ir en bicicleta. Concretamente, un 51,6 % apunta al peligro por el exceso de tráfico motorizado cuando se le pregunta por las principales dificultades para desplazarse en bicicleta por ciudad y otro 41,8 % pone el acento en la falta de vías adecuadas para la circulación de bicicletas.

Sobre las vías urbanas de circulación, las preferidas por los ciclistas son los carriles bici, según indican siete de cada diez usuarios de la bicicleta. Respecto a los años anteriores, ganan peso las calles con limitaciones de velocidad máxima, sobre todo las calles 30 y 20.

## Los ciudadanos, a favor de las políticas e infraestructuras para la bicicleta

El estudio también revela que hay un amplio apoyo popular al impulso de políticas públicas de fomento de la bicicleta. Sobre la opinión acerca de las mismas, el estudio destaca que:

- Aumenta la percepción de la existencia de vías acondicionadas para circular en bicicleta. Mientras que en el año 2015 un 25,1 % aseguraba que había suficientes vías acondicionadas para circular en

bicicleta, en el año 2022 esta cifra ha crecido hasta llegar al 27,6 %. Pero hay que continuar trabajando para mejorar la convivencia entre ciclistas y vehículos a motor: cerca del 50 % de la población considera que los vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas.

- Incrementa la percepción de la existencia de aparcamientos públicos de bicicletas: en 2015, un 47,5 % consideraba que había suficientes aparcamientos y el año 2022 este porcentaje ha crecido hasta llegar al 53,9 %.

- A favor de la ciclogística: una amplia mayoría de la población (cerca del 85 %) es partidaria de impulsar proyectos locales para repartir mercancías en bicicleta.

- A favor de los sistemas públicos de bicicleta compartida: la gran mayoría (86,7 %) de las personas que conocen un sistema público de bicicleta en su municipio valoran positivamente su implantación.

Entre los atributos más apreciados de la bicicleta que indican los españoles de forma espontánea, se encuentran: la vida activa y saludable, su carácter ecológico, el ahorro económico que supone respecto a otros medios de transporte y su contribución a la mejora de la movilidad y del medio ambiente.

## Sobre la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB)

Más de 750 municipios de toda España forman parte ya de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), asociación referente nacional de la movilidad en bicicleta. Liderada actualmente por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y Antoni Poveda, vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB, la RCxB está presente en las principales mesas de toma de decisiones sobre movilidad sostenible del país.

Fuente AMB

¿No tienes dinero ahorrado para poder comprar una vivienda?

**Te conseguimos el 100% de la hipoteca**

Llámanos sin compromiso

**690 292 875**

**DUPLOCAPITAL**  
Gestoría financiera e hipotecaria



# El sector de la moto y los vehículos ligeros creció un 7,4% en noviembre



El mes de noviembre se cerró con un total de 16.939 matriculaciones, lo que supone un crecimiento del 7,4% respecto al mismo periodo de 2021. En cuanto al acumulado, a falta de un mes de que se cierre el año, el sector de la moto y los vehículos ligeros suma un total de 188.818 unidades matriculadas, cifra que conlleva un crecimiento del 5,5%.

## Mercados

En lo que a motocicletas respecta, el incremento en noviembre ha sido de un +13,6%, y dentro de este mercado son las motocicletas convencionales las que han experimentado un mayor crecimiento con 7.154 matriculaciones (+20%).

Por tipo de uso, es la moto de carretera la que mejores datos presenta con 6.491 unidades matriculadas (+22,8%), siendo los segmentos que mayor crecimiento han experimentado el de 126-750 cc (+29,7%) y el de más de 750 cc (+23,9%).

El escúter también ha presentado números positivos con 7.539 unidades matriculadas, lo que supone un

incremento del +6,8%, siendo el segmento de 126-750 cc el que mejor resultados registra (+39,8%). Por su parte, los ciclomotores vuelven a descender en el mes de noviembre con una caída del -23,1% con 1.195 matriculaciones. Dentro de este mercado, el canal de empresas crece en un +40,9%, debido al incremento en flotas, mientras que el particular cae un -20,9%. Ha sido un mal mes para flotas de alquiler que descienden un 95%.

Por otra parte, también han descendido un -17,2% y los cuatriciclos un -25,1% en el caso de los cuatriciclos.

## Vehículos ligeros eléctricos

Los datos de la moto eléctrica este mes sufren un ligero descenso del -1% con 1.231 unidades matriculadas. Las motocicletas eléctricas son las que mejores datos presentan al registrar un crecimiento del +29,9%, pero el cómputo global muestra ese dato negativo debido a las cifras del ciclomotor eléctrico que experimenta una caída del -36,5% devenida por la falta de flotas de alquiler y por el canal particular. Es importante destacar que el ciclomotor sigue sin estar presente en el plan MOVES.

En el mes de noviembre se registraron un total de 16.939 matriculaciones de motos y vehículos ligeros (categoría L)

Las motocicletas registran un incremento del 13,6% y los ciclomotores una caída del 23,1%

El sector en su conjunto acumula un crecimiento del 5,5% en 2022 con un total de 188.818 unidades matriculadas

Ante los datos que nos deja el mercado de noviembre, José María Riaño, secretario general de ANESDOR, ha destacado que "registramos un buen crecimiento de la motocicleta urbana (escúter) y todavía más de la motocicleta de carretera. Es un indicativo de que el usuario piensa en la moto más allá de un modo de transporte del día a día y que la vertiente de ocio y mototurismo sigue destacando en nuestro país. Por otro lado, es importante apuntar que mes tras mes vemos cómo los datos del ciclomotor caen. Esta tendencia podría revertirse si estuviera incluido en el Plan MOVES, y más aún cuando se trata de una moto que por dimensiones y prestaciones es la aliada perfecta en la movilidad requerida en las ciudades 30".

Fuente ANESDOR

## Noviembre cierra con un crecimiento del 10,3% en las matriculaciones



Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros caen un 3% en el mes, con 10.159 ventas. Las ventas de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses aumentan un 18,5% en noviembre con 705 unidades. Las ventas de turismos y todoterrenos cierran en positivo en noviembre, con un crecimiento del 10,3%, con 73.221 unidades. El mercado nacional encadena su cuarto mes de aumento, pero a pesar de esta tendencia sigue por debajo de los registros del año anterior, acumulando una caída del 4,4% hasta las 739.469 nuevas matriculaciones y de igual modo es un 36% inferior al mismo periodo de 2019 antes de la pandemia. La incertidumbre económica, marcada por la subida de la inflación y la crisis de los microchips, que condiciona el stock de modelos en los concesionarios, siguen siendo los principales factores que determinan el ritmo de ventas.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en noviembre se quedan en 120,4 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 0,3% superior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2021. En el acumulado del año, las emisiones se han reducido un 3,3% en comparación con el mismo periodo acumulado del año anterior.

En cuanto a las matriculaciones por canales logran una mejora general en línea con el mercado. El mayor aumento se registra en el canal de alquilador, que obtiene un crecimiento del 79,7% y un total de 5.804 unidades, dado que está realizando compras de cara a la campaña navideña. Por su parte, las ventas dirigidas a empresas alcanzan las 31.641 unidades, con una subida del 10,1%. Mientras que las matriculaciones en el canal de particulares logran un moderado crecimiento del 3,9%, con un volumen de 35.776 unidades.

Las ventas de turismos y todoterrenos alcanzan las 73.221 unidades en el mes, pero todavía se registra un descenso del 4,4% en el total del año

## VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

En noviembre, las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros acumulan un total de 10.159 unidades que supone un retroceso del 3% respecto al año pasado. En el acumulado del año se totalizan 107.322 ventas, que suponen un descenso del 23,9% frente al año anterior. Por canales, únicamente las ventas dirigidas a empresas logran crecer, con un alza del 13,7% y 7.490 unidades vendidas. Por su parte, tanto autónomos como alquilador sufren descenso este mes, con un retroceso del 21,2% y 44,2%, respectivamente.

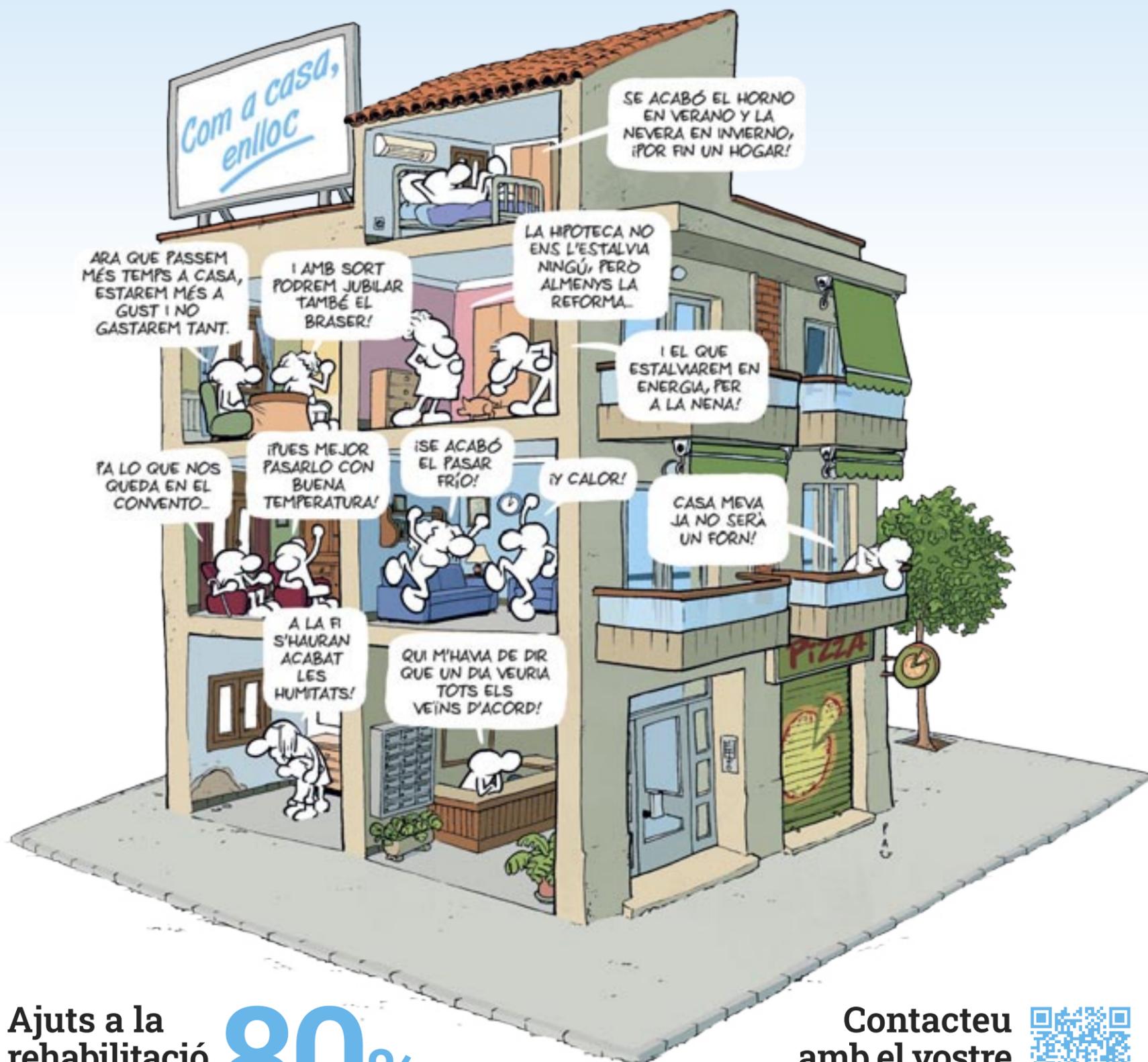
## INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

Las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses en noviembre vuelven a cerrar otro mes en positivo, con un alza en las ventas del 18,5% y un total de 2.705 unidades matriculadas. Para el acumulado del año, se sitúan en un mercado total de 23.662 nuevas matriculaciones, que supone un incremento del 12,3%. Por tipo de vehículo, los industriales registran 2.527 unidades, con un crecimiento del 24,1% en el mes, mientras que las ventas de autobuses, autocares y microbuses cierra noviembre con un descenso del 27,3% y 178 matriculaciones.

Fuente: FACOAUTO

**PiRétols**  
Retolació i impressió digital  
[www.piretols.com](http://www.piretols.com)  
747 41 30 72

# Per estalviar, rehabiliteu el vostre edifici i feu realitat la dita «com a casa, enlloc»



Ajuts a la rehabilitació fins al

# 80%

Contacteu amb el vostre ajuntament



Més informació [comacasaenlloc.cat](http://comacasaenlloc.cat)

Finançat per



Aquest novembre han mort 18 persones, 8 més que el mateix mes del 2019

## Balanç de la sinistralitat a les carreteres catalanes fins al 30 de novembre

El Servei Català de Trànsit (SCT) informa que fins al 30 de novembre d'aquest 2022, 149 persones han mort en 134 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Fins al novembre del 2019, abans de la pandèmia, van perdre la vida 167 persones en 154 sinistres mortals. Pel que fa al nombre de víctimes mortals, es registra una reducció del 10,8% respecte al 2019.

D'altra banda, el conjunt de persones mortes o ferides greus aquest 2022 a les carreteres catalanes han estat 793, un 10,6% menys que el 2019, quan n'hi van haver 887. El nombre d'accidents mortals o greus també s'ha reduït un 14,1% en comparativa amb el 2019 (de 744 a 639). No obstant, durant el mes de novembre d'aquest 2022 han mort 18 persones a la xarxa viària interurbana, 8 més que el novembre del 2019 (10), any de referència abans de la pandèmia, i 10 més respecte al mateix mes de l'any passat (8). D'aquesta manera, pel que fa a les víctimes mortals, el novembre és el segon mes d'aquest 2022 amb més mortalitat, després del mes d'abril, en què van morir 23 persones.

Fins al 30 de novembre, el 75,8% de les víctimes mortals registrades són homes (113) i el 24,1% són dones (36). D'entre els 113 homes morts en accident de trànsit, 97 eren conductors, 3 passatgers i 13 eren vianants. Pel que fa a les dones, 16 eren

conductores, 13 eren passatgeres i 4 eren vianants.

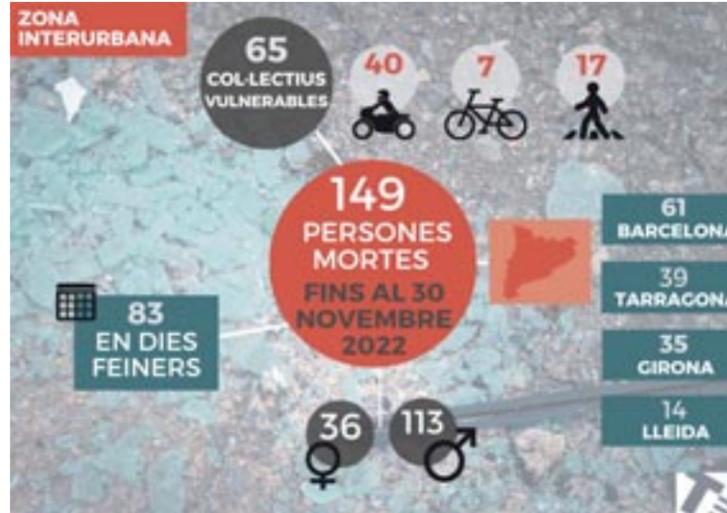
### Mortalitat de vianants

Pel que fa als col·lectius vulnerables, aquest 2022, fins al 30 de novembre, han mort a la xarxa viària catalana un total de 40 motoristes, un 15% menys que el 2019, quan se'n van registrar 47. Respecte al 2021, el nombre de motoristes morts també és menor, atès que n'hi van haver 46 en el mateix període. En canvi, en aquest 2022 es manté l'augment en el nombre de vianants morts (17) fins a un 42% respecte al 2019 (12).

Els perfils més fràgils de la mobilitat en carretera, sumen 65 víctimes mortals i representen el 43,6% dels morts a la xarxa viària de Catalunya. A més dels 40 motoristes i dels 17 vianants finats, han mort 7 ciclistes (dos menys que al 2019) i 1 usuari de VMP (tot i que aquests vehicles de mobilitat personal com els patinets elèctrics tenen prohibida la circulació per la xarxa viària interurbana).

### Predomini de les topades frontals

Convé destacar que dels 134 sinistres mortals registrats fins al 30 de novembre, 98 han estat col·lisions amb més d'un vehicle implicat i 36 en solitari. Les col·lisions que han provocat més morts aquest 2022 són les topades frontals,



amb un total de 43, el que representa un 32,3% dels sinistres mortals d'enguany i se n'han registrat 9 més que el 2021 i 5 més que el 2019.

Pel que fa a la sinistralitat per tipus de dia de la setmana, 83 de les víctimes mortals han estat en dies feiners (55,7%) i 66 en cap de setmana (des de divendres a les 15 h) o festiu (45%); en aquest sentit, es manté el canvi de tendència dels darrers mesos, en què els accidents mortals en mobilitat d'oci sumaven més víctimes mortals.

Per carreteres, l'autopista AP-7 continua encapçalant el llistat de les vies amb més víctimes mortals aquest 2022 amb un total de 23 persones mortes i concentra

el 15,4% del conjunt de finats per accidents de trànsit que hi ha hagut a la xarxa viària catalana, arran de l'augment de la mobilitat que ha registrat aquest corredor. L'any passat aquest eix viari, fins al 30 de novembre, havia acumulat 11 persones mortes, i 15 el 2019. La segona via que registra més víctimes mortals enguany és l'N-260, amb 7 persones mortes, seguida de l'A-2 i la C-35, amb 6 persones mortes respectivament.

### Descens de la mortalitat a Lleida

Quant a les víctimes mortals per demarcacions fins al 30 de novembre, 61 s'han produït a Barcelona; 39, a Tarragona; 35,

a Girona, i 14, a Lleida.

A la demarcació de Barcelona es manté un augment respecte a l'any passat (49), però ha baixat en comparació amb el 2019 (73). La comarca del Vallès Oriental és la que ha registrat més víctimes mortals enguany (13), seguida del Baix Llobregat (12) i del Vallès Occidental (8).

A Tarragona, la sinistralitat d'enguany també supera la sinistralitat registrada l'any passat en aquest període (19 morts), però és lleugerament menor que la del 2019 (40 morts). La comarca del Baix Ebre és la que ha tingut més víctimes mortals enguany (11), seguida del Tarragonès (8). A la demarcació de Girona, amb 35 víctimes mortals, es manté un increment respecte al 2021 (32) i el 2019 (27). La comarca de l'Alt Empordà, amb 13 morts, és la que registra més sinistralitat enguany. Per darrere, la Selva i el Gironès, sumen 6 persones mortes cadascuna. A més, 7 de les 35 víctimes d'enguany han estat a l'N-260 i 6 més a l'AP-7.

En canvi, a Lleida, en el conjunt de l'any, es consolida la reducció de la sinistralitat, tant respecte al 2021 (26 persones mortes) com respecte abans de la pandèmia, el 2019 (27). Les comarques del Segrià (6), la Noguera (3) i l'Alt Urgell (2), concentren bona part dels morts en aquesta demarcació.

Fuente SCT



Circular superando los límites de velocidad establecidos en carretera sigue siendo uno de los preceptos más infringidos de la normativa de tráfico y seguridad vial. Al menos, así lo demuestran los resultados de la última campaña de vigilancia que la Dirección General de Tráfico realizó a conductores de furgonetas la semana del 21 al 27 de noviembre, y en la que 1.464 conductores fueron denunciados por circular a velocidades superiores a las permitidas. Durante toda la semana, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron 124.157 furgone-

tas, 22.000 más que en la campaña realizada en 2019 y comprobaron que 6.365 conductores incumplían algún precepto de la normativa de tráfico. En los controles preventivos establecidos con motivo de la intensificación de la vigilancia, los agentes detectaron a 130 conductores de furgonetas que dieron positivo a alcohol y otras drogas. En concreto, 71 de ellos dieron positivo a drogas y 59 a alcohol. Otro de los elementos esenciales en seguridad vial es el cinturón de seguridad, un dispositivo del que no hacían uso 365 ocupantes de furgonetas. Hay que recordar que el uso de este sistema de retención es

## Conducir por encima de los límites, la infracción más habitual entre los conductores de furgonetas

el que más vidas ha salvado en caso de siniestro de tráfico.

Otro de los aspectos más controlados debido a la importancia que tiene el mantenimiento adecuado de los vehículos para realizar desplazamientos seguros ha sido el referido a la Inspección Técnica de Vehículos. En concreto, 1.957 conductores fueron denunciados por circular sin la ITV en regla. Además, 205 conductores de furgonetas circulaban con los neumáticos en mal estado y otras 123 furgonetas fueron inmovilizadas por no reunir las condiciones mínimas de circulación.

La carga de los vehículos ha sido otro de los preceptos a controlar, debido a

que el peso y la distribución de la carga son vitales en caso de siniestro. En los siete días, 302 conductores fueron denunciados por exceder el peso permitido en su vehículo y otros 250 por llevar una incorrecta disposición de la carga. Hay que recordar que, a mayor masa de la furgoneta, mayor distancia de seguridad se debe mantener para detener el vehículo a tiempo ante cualquier imprevisto. Respecto a la documentación tanto del vehículo, como del conductor, destacar las 471 denuncias formuladas por estos motivos, y otras, 119 por carecer del seguro obligatorio.

La carga de los vehículos ha sido otro de los preceptos a controlar, debido a

que el peso y la distribución de la carga son vitales en caso de siniestro. En los siete días, 302 conductores fueron denunciados por exceder el peso permitido en su vehículo y otros 250 por llevar una incorrecta disposición de la carga. Hay que recordar que, a mayor masa de la furgoneta, mayor distancia de seguridad se debe mantener para detener el vehículo a tiempo ante cualquier imprevisto. Respecto a la documentación tanto del vehículo, como del conductor, destacar las 471 denuncias formuladas por estos motivos, y otras, 119 por carecer del seguro obligatorio.

Fuente DGT

## Somos tu familia más lejana

No tenemos tus mismos apellidos. Pero si lo que te mueve es salvar vidas y ayudar a los demás, somos parte de la misma familia. Incluye a **Médicos Sin Fronteras en tu testamento** para seguir siempre a nuestro lado.

Infórmate sobre el testamento solidario. Contacta con Maite Alzueta:



900 494 275  
herencias@msf.org

Tufamiliamaslejana.org



# 7 de cada 10 conductores excede la velocidad específica en los tramos de obras

3.436 conductores fueron sancionados por este motivo durante la primera campaña de vigilancia y control en las obras en vías interurbanas de circulación llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico entre el 24 y el 30 de septiembre



Además, 242 fueron sancionados por no respetar las señales, bien de los agentes de tráfico, bien de los operarios de obras, de las señales verticales, marcas viales, semáforos, conos o balizas luminosas o cualquier otro tipo de señalización específica

El pasado mes de octubre los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil llevaron a cabo por primera vez dentro del calendario de campañas de vigilancia y control que establece la Dirección General de Tráfico, una dedicada a las obras en vías interurbanas de circulación. Se trata de un tema importante ya que, según datos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en 2021 tuvieron lugar 156 siniestros de tráfico relacionados con personal de manteni-

miento y conservación en las carreteras, de los cuales 19 implicaron a operarios que trabajaban o caminaban por la calzada o sus inmediaciones como peatones.

En esos 19 siniestros hubo 7 operarios que sufrieron lesiones y 2 perdieron la vida arrollados por un vehículo que, o bien circulaba con una velocidad excesiva o cuyo conductor cometió una distracción. Los otros 137 siniestros de tráfico implicaron a operarios de conservación y mantenimiento dentro de sus

vehículos. Además, en lo que llevamos de año han fallecido 2 operarios de mantenimiento como peatones en el desempeño de sus funciones en carretera.

Por todo ello, durante la semana del 24 al 30 de octubre, se controlaron 140.711 vehículos de los que 4.679 fueron sancionados por diferentes motivos. La principal causa de sanción corresponde con el exceso de velocidad en los tramos de obras, infracción cometida por el 73% de los conductores sancionados.

Además, de las 4.727 sanciones interpuestas, 242 corresponden a la falta de respeto a las señales, ya sea de los agentes de vigilancia del tráfico, de los operarios de obras, de las señales verticales, marcas viales, semáforos, conos o balizas luminosas o cualquier otro tipo de señalización.

Durante la campaña se sancionó también a 153 conductores que conducían haciendo uso del teléfono móvil en esos tramos de obras y a 140 que no utiliza-

ban el cinturón de seguridad. Además, 53 fueron sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol y 11 por presencia de drogas en el organismo. Resultan también preocupantes las 34 sanciones interpuestas por conducción negligente, las 30 por no respetar la distancia de seguridad, las 24 por adelantamientos antirreglamentarios en esas zonas o las 22 por cambios de carril igualmente antirreglamentarios.

Fuente DGT

## El Parc Esportiu Llobregat desplega tota la seva màgia per acollir la 29ena. Fira Infantil de Nadal de Cornellà

La Fira Infantil de Nadal està a punt de celebrar la seva 29ena. edició. Les instal·lacions del Parc Esportiu Llobregat tornaran a acollir per segon any consecutiu l'esperat saló lúdic i educatiu, un equipament amb un emplaçament estratègic, ampli, versàtil i que permet acollir les diferents activitats programades: castells inflables, tallers, atraccions firals, karaoke, etc. La Fira Infantil de Nadal obrirà les seves portes dijous, 22 de desembre i romandrà oberta fins el 31 de desembre, a excepció dels dies 25 i 26 que estarà tancat. L'horari també serà el mateix per totes les jornades d'11 a 20h, excepte els dies 24 i 31 de desembre quan la fira tancarà a les 18h.

L'oferta que contemplarà estarà adreçada a nens i nenes d'entre 3 i 12 anys i recordem que només ells paguen entrades, quedant l'accés gratuït pels adults que els acompanyin.

### Creativitat i diversió a dojo

L'espai firal compta amb diferents racons o itineraris distribuïts entre el pavelló poliesportiu del PELL i el hall de l'equipament. En la pista del pavelló els infants trobaran tota la zona de castells inflables, llit elàstic, un circuit d'habilitats organitzat per la Guàrdia Urbana i tallers de manualitats. Entre aquests últims, destaquem el taller de construccions Lego, un taller de confecció de

polseres i el taller de maquillatge que, edició rere edició, és tan aclamat pels 'peques'. En les marquesines superiors els visitants podran saltar i gaudir de més inflables i del també, molt aclamat, Karaoke.

Afegir l'espai dedicat al Toc Toc Jocs on els nens i nenes poden jugar amb un munt de propostes fetes totes amb portes i materials de fusta reciclada.

La part lateral, en el hall, s'ha reservat pels més menuts amb una ludoteca d'uns 50 metres quadrats i la possibilitat de divertir-se en l'espai Cornellà en miniatura, un àrea infantil que permet el joc i el passeig gaudint de reproduccions en miniatura d'edificis i

llocs emblemàtics de Cornellà com una reproducció de la piràmide de Fira de Cornellà, l'Església Santa Maria o la coneguda Torre de la Miranda entre molts altres.

### Exhibició de gossos policia

Amb la col·laboració del cos de la Guàrdia Urbana de Cornellà, en l'espai exterior es duran a terme exhibicions de gossos policia que ensenyaran a grans i petits les claus dels ensinistraments d'aquests especials agents de la seguretat. La Fira Infantil de Nadal és un dels esdeveniments més esperats i ofereix la millor alternativa lúdica i educativa pels més petits durant les seves vacances nadalenques. Es tracta d'una de les fires més veteranes que torna carregada de noves il·lusions, diversions i sorpreses.

### Fira Infantil de Nadal 2022

Dies oberts al públic: Del 22 al 31 de desembre 2022

25 i 26 de desembre tancat

Horari: d'11h a 20h excepte 24 i 31 de desembre d'11h a 18h

### Tarifes\*:

1 entrada per a un menor d'entre 3 i 12 anys 7,18 €

2 entrades per a dos menors d'entre 3 i 12 anys 12,30 €

3 entrades per a tres menors d'entre 3 i 12 anys 15,38 €

\*L'accés al recinte és gratuït per a adults. És obligatori que els nens i nenes estiguin sempre acompanyats de mínim un adult responsable.

\*A partir de més de tres menors, s'aplicarà el descompte segons la combinació d'entrades adquirides.

# 29<sup>a</sup> Fira Infantil de Nadal

Del 22 al 31 de desembre 2022

[www.firacornella.com](http://www.firacornella.com)

Compra d'entrades a taquilla amb targeta bancària  
Oferta lúdica-educativa pels menors de 3 a 12 anys

RECORDEU!  
US ESPEREM  
AL PARC  
ESPORTIU  
LLOBREGAT



Horaris: d'11 a 20 h.  
excepte els dies 24 i 31 d'11 a 18 h.  
25 i 26 de desembre tancat.

PARC ESPORTIU LLOBREGAT  
Avda. del Baix Llobregat s/n.  
Cornellà de Llobregat  
93 492 39 99

# Un nou itinerari de vianants i ciclistes a la BV-2002 enllaça Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló

La carretera BV-2002 disposa d'un nou tram de via segregada per a vianants i ciclistes entre la rotonda de l'estació dels FGC de Santa Coloma de Cervelló i el camí dels Cavallers a Sant Vicenç dels Horts, de 1.401 metres de longitud. Aquest nou itinerari, juntament amb diverses actuacions de seguretat viària realitzades en aquesta carretera, han estat visitades aquest dimarts pel diputat d'Infraestructures i Espais Naturals, Pere Pons, juntament amb els alcaldes de Sant Vicenç dels Horts, Miguel Comino, i Santa Coloma de Cervelló, Jordi Bartolomé.

Les obres realitzades en aquest tram de la carretera BV-2002, que té una intensitat mitjana de 14.600 vehicles al dia, han inclòs tot un seguit d'actuacions en diferents cruïlles amb una coordinació i millora de les instal·lacions semafòriques al seu pas per Sant Vicenç dels Horts, i que formen part d'una globalitat funcional que permetran assolir un millor funcionament general de la carretera.

També s'ha implementat un pas de vianants semaforitzat al PK 0,850 de la BV-2005, per on hi circulen una mitjana de 23.500 vehicles al dia, i s'ha ubicat la parada de bus al centre de la calçada amb la corresponent senyalització horitzontal i vertical. Així mateix, s'ha construït una vorera al llarg del marge dret de la carretera que permet l'accés a la parada de bus i al pas de vianants des del vial lateral i també voreres al marge esquerre,



El diputat Pere Pons, amb els alcaldes de Sant Vicenç dels Horts, Miguel Comino, i Santa Coloma de Cervelló, Jordi Bartolomé, en la visita de dinar d'obres del camí de vianants a la BV-2002 Foto: Diputació de Barcelona

que recull els moviments dels vianants, tant els que creuen des de la carretera com els que arriben des del carrer Sant Joan.

La inversió total realitzada en aquestes actuacions per millorar la seguretat viària en la BV-2002 i la BV-205 ha estat de 457.478 euros, finançats en un 40% per l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts i el 60% restant per la Diputació de Barcelona.

## 1,4 km d'itinerari per a vianants i ciclistes

Pel que fa a l'itinerari de vianants i bicicletes a la BV-2002, aquest s'ha construït en plataforma única compartida amb paviment de formigó i acabat de color. L'itinerari va des de la rotonda de l'estació de FGC de Santa Coloma de Cervelló fins al carrer de Cavallers, a Sant Vicenç dels Horts, amb una longitud de 1.401 metres.

L'itinerari té tres metres d'amplada i va paral·lel a la carretera, segregat amb una barrera de contenció mixta d'acer i fusta, i d'una barana de fusta integrada

en el límit amb el canal. Aquest tram compta amb zones de mirador per potenciar les visuals cap al canal i el Parc Agrari, respectant-se i preservant-se també l'arbrat existent. La inversió realitzada ha estat de 1.829.184 euros, a càrrec de la Diputació de Barcelona.

Després de la visita a les diferents actuacions, el diputat Pere Pons ha assenyalat que, des de la Diputació «posem sempre el més vulnerable en el centre de l'obra, i en aquest cas, generem seguretat als vianants, recorreguts saludables al costat del riu; és un espai que fa d'esponja fins al Parc Agrari. Aquestes són actuacions que milloren la vida de la ciutadania».

També els alcaldes han expressat la seva opinió sobre aquestes obres. Així l'alcalde de Sant Vicenç dels Horts, Miguel Comino, ha remarcat que «aquesta és una millora de la mobilitat i la seguretat en una via molt transitada», per afegir també que «per resoldre el problema de totes les cruïlles era una necessitat cabdal. Un recorregut que abans es feia en 15 minuts ara es fa en cinc minuts».

L'alcalde de Santa Coloma de Cervelló, Jordi Bartolomé, ha dit que «és una satisfacció que l'itinerari sigui ja una realitat perquè es connecten els dos municipis de manera saludable, i a tocar del Parc Agrari».

El nou vial per a vianants i bicicletes salva els diferents desnivells i amplex del marge del canal, manté l'actual drenatge de la carretera i s'adeqüen els diferents punts d'accés al Parc Agrari, i es connecta amb el marge oposat de la carretera mitjançant nous passos de vianants degudament regulats amb semàfor. També s'han instal·lat fanals solars autònoms i zones de mirador per potenciar les visuals cap al canal.

Font Diputació de Barcelona



¿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 y anúnciate con nosotros!

Llobregat**Motor**  
619 900 979  
info@llobregatmotor.com

# Els Mossos d'Esquadra desarticulen un grup criminal especialitzat en sostreure vehicles d'alta gamma per utilitzar-los en els robatoris de mercaderies de camions

Agents de la Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra de la Divisió d'Investigació Criminal (DIC) de la Regió Policial Metropolitana Nord han detingut vuit homes d'entre 21 i 46 anys, com a presumptes autors d'almenys 14 robatoris de mercaderia a camions estacionats a àrees de servei amb el modus operandi conegut com a teloners, 3 robatoris violents, 3 robatoris amb força a concessionaris, 22 robatoris de vehicles i pertinença a grup criminal.

En tres ocasions, quan els membres del grup van ser descoberts pels camioners mentre els sostreien la càrrega, no va dubtar en agredir-los per tal de dur a terme el robatori.

Els investigadors han pogut determinar que els autors generaven un volum d'ingressos en la venda de mercaderies d'entre 6000 i 9000 euros mensuals.

## Sostreien vehicles de gamma alta per poder garantir-se una ràpida fugida

Els robatoris coneguts amb el mètode teloner es caracteritzen per estar localitzats a àrees de servei i descans propes

Al grup se li atribueixen presumptament 3 robatoris violents, 14 robatoris de mercaderia a camions estacionats a àrees de servei, principalment a l'AP-7 i la C-33, tres robatoris amb força a concessionaris i 22 robatoris de vehicles

res a les vies ràpides i altres carreteres, habitualment en horari nocturn. Aquests punts on convergeixen camioners proporcionen als grups criminals la facilitat en la fugida que els donen autopistes i autopistes. Per aquest motiu, i per dificultar l'acció policial, els arrestats utilitzaven vehicles d'alta gamma prèviament sostrets.

El balanç de la investigació és de vuit persones detingudes i la intervenció de mercaderia sostreta valorada en més de 350.000 euros

En aquest sentit, la investigació es va iniciar arran de la sostracció de vuit vehicles d'un concessionari de Sabadell la matinada del 14 maig. La unitat d'Investigació de Sabadell va començar amb les primeres gestions amb les que van detectar un grup criminal especialitzat en la sostracció de mercaderia continguda als remolcs de camions a àrees de servei i descans. En aquest punt de la investigació, se'n va fer càrrec l'Àrea d'Investigació Criminal de la Regió Policial Metropolitana Nord.

Els vehicles sostrets, que van ser recuperats de manera pràcticament immediata pels investigadors, tenien unes característiques determinades. Prioritzaven la utilització de vehicles tipus SUV, SUV Crossover o furgonetes, que els hi permetien gran mobilitat, una gran potència i capacitat de fugida i major capacitat de càrrega que qualsevol utilitari convencional.

L'afectació al sector del transport, tant pel que fa a la integritat dels conductors (no dubtaven en utilitzar la violència i/o inti-



midació en aquells casos que eren sorpresos pel transportista, si consideraven que la càrrega era suficientment valuosa), com per les pèrdues econòmiques que generava a les víctimes, va comportar la necessitat d'establir una sèrie d'accions policials focalitzades a aturar l'activitat delictiva del grup criminal.

Així doncs, es va establir un dispositiu marc en els punts de màxima incidència de les àrees de servei i descans de les principals vies de comunicació de la zona: l'AP-7 i la C-33 amb la finalitat d'identificar les persones que estaven al darrera dels robatoris.

## El modus operandi, clau per identificar-los

Les circumstàncies del robatori, sumades a la intel·ligència policial generada sobre aquest fenomen, sobretot en vies com l'AP-7 va poder encetar les primeres hipòtesis en un grup de persones que ja tenien antecedents per aquests fets i que s'havien mogut per aquestes zones.

Els investigats eren coneguts per diverses unitats d'investigació dels mossos, ja que tres dels integrants del grup acumulen 79 antecedents policials, la gran majoria per fets contra el patrimoni. Pel

que fa a la resta del grup, tots tenen almenys un precedent.

Un cop els investigadors van ubicar el gruix del grup es van iniciar les primeres vigilàncies que van dur a la detenció in fraganti de tres persones mentre intercanviaven mercaderia sostreta d'un vehicle a altre del mateix grup. En aquesta actuació, també es va intervenir una arma de foc real i es van recuperar diverses caixes de capsules de cafè valorades en 88.080€.

A banda, les gestions d'investigació van permetre constatar la comissió d'altres fets. També van servir per localitzar locals a Molins de Rei, El Prat de Llobregat, Badalona i Pineda de Mar que utilitzaven per descarregar i emmagatzemar la mercaderia, tot i que també els feien servir com a punt de venda a terceres persones, coneixedores de la procedència il·lícita de la mercaderia (receptadors).

## Explotació de la investigació

Un cop obtinguts indicis suficients que demostraven els comportaments il·lícits en els que prenien part, i sota la tutela del l'Il·lustríssim Jutjat d'Instrucció 3 de Sabadell, els investigadors van ini-

ciar la fase d'explotació del cas.

El passat dia 2 es va realitzar el dispositiu d'explotació de la investigació que va afectar diverses poblacions de l'àrea metropolitana de Barcelona. Els investigadors van detenir 5 persones i es van realitzar diverses entrades i perquisicions, tant a domicilis particulars, com als locals utilitzats pel grup criminal.

Als domicilis es van localitzar efectes relacionats amb diferents robatoris, instruments i eines utilitzades per a sostreure vehicles, es van recuperar claus originals i clonades d'alguns dels vehicles sostrets i es van intervenir dos vehicles d'alta gamma.

Del resultat de la primera detenció in fraganti i de les diferents entrades i perquisicions els investigadors van poder recuperar molt material sostret que es trobava emmagatzemat als locals que utilitzaven. Un cop determinada la procedència, el van poder retornar als seus legítims propietaris.

Un cop va passar a disposició judicial, el líder del grup criminal va ingressar a presó provisional, mentre que la resta d'integrants van quedar en llibertat amb càrrecs.

Fuente Mossos d'escudra

**EL TEU 9 RENTAT** **9-CAR**  
WASH  
**LA REFERÈNCIA DE MOLINS DE REI I SABADELL**

**10€** Bàsic  
**19€** Bàsic + interior  
**15€** Premium  
**25€** Premium + interior  
**50€** Excellent

**TAMBÉ TENIM PACKS I ABONAMENTS ANUALS**

C/ Francesc Layret, 7 • MOLINS DE REI • Tel. 640 107 732 • @9carwash.molins  
C/ Francesc Bellapart, 3 • SABADELL • Tel. 656 942 426 • @9carwash.sabadell



## Viladecans demana a la ciutadania que avisi d'incidències a la via pública a través de la nova app municipal

gència com ara la Policia, els Bombers o les ambulàncies. Tampoc no se'n pot utilitzar per proposar millores o canvis a l'espai públic, que s'han de canalitzar a través dels mitjans habituals: una instància (ja sigui en línia, a través de la Seu Electrònica, o presencial a Viladecans Informació), o bé a través de la visita a les Oficines de Districte.

"Aquesta mesura suposa un pas endavant tant per a la millora dels serveis públics com en la nostra relació amb la ciutadania", destaca Joana Sánchez, la tinent d'alcalde responsable de la innovació i la digitalització municipal. Sánchez explica que l'eina, desenvolupada amb l'empresa Gecor, "no és un canal d'avis simple, sinó un instrument de gestió interna que permet simplificar el procés de tramitació de les actuacions per agilitzar-les, i també controlar-ne l'evolució no només per part de l'Ajuntament, sinó també de la mateixa ciutadania, de manera que reforcem la nostra transparència".

El funcionament de Viladecans Soluciona és senzill: només cal accedir a l'app Viladecans&Tu, seleccionar el servei i crear una alta d'incidència, ad-

juntant dues fotografies (una general i una altra de detall) i escollint la tipologia de problema perquè arribi al departament municipal responsable de la valoració. La pròpia aplicació geolocalitza automàticament la ubicació. Prèviament, cada persona usuària s'ha de donar d'alta en el servei, incorporant una única vegada les dades personals (nom i cognoms, DNI, número de telèfon i adreça electrònica), així com una contrasenya d'accés. El registre permet que la comunicació dels avisos sigui molt àgil, i també que cada persona pugui fer un seguiment de l'estat de les tramitacions fins a la resolució, que també li serà notificada.

A Viladecans hi ha més de seixanta places i parcs i més de 120 quilòmetres de carrers. En aquest ampli espai públic es generen incidències -malgrat el seu manteniment permanent-, ja sigui per ús ciutadà, incivisme, avaries o condicions climatològiques o naturals.

### Viladecans&Tu facilita les gestions municipals

La nova aplicació Viladecans&Tu permet també la sol·licitud de cita prèvia per realitzar gestions presencials

a les oficines d'atenció municipal, així com l'accés a la Carpeta Ciutadana, l'espai virtual personal on la ciutadania pot consultar la informació tributària o l'estat de les tramitacions de l'Ajuntament o descarregar-hi el certificat d'empadronament. A més, la nova aplicació compta amb espais informatius (notícies, agenda, avisos o el temps), així com un directori de serveis públics, un llistat d'espais destacats de la ciutat i un apartat amb recursos lúdics, com ara rutes pel terme municipal.

L'Ajuntament també preveu incorporar en els propers mesos en aquesta aplicació mòbil altres prestacions relacionades amb el transport públic i la mobilitat, la informació de la platja a temps real i la reserva de plaça en alguns serveis municipals, com el nou Espai Concilia, un servei de cura infantil que afavoreix la conciliació familiar. Així mateix, està previst incloure més endavant la tramitació electrònica per a aquelles gestions que ja es poden realitzar de manera no presencial a través de la Seu Electrònica de l'Ajuntament.



L'Ajuntament estrena Viladecans&Tu, una nova aplicació per a mòbils que incorpora el servei "Viladecans Soluciona", una eina de comunicació de fàcil accés perquè la ciutadania pugui alertar als serveis municipals d'incidències o desperfectes que es trobi a la via pública. D'aquesta manera, l'Ajuntament busca detectar més ràpidament aquests problemes i agilitzar la pos-

sible resolució.

A través d'aquest nou servei qualsevol persona podrà informar de manera senzilla d'una incidència o problema a l'espai públic: des d'un banc o senyal trencats fins a un fanal sense llum, passant per uns trastos que dificulten la circulació per la vorera o una plaga de vespes en un parc. Queden exclosos aquells casos que requereixin dels serveis d'em-

## Esplugues. Comencen les obres del carril bici que connectarà el Centre amb l'Hospitalet per Can Clota

Bona part seran trams segregats de la calçada de vehicles de motor, i d'altres, integrats

A finals de novembre han començat els treballs per allargar l'actual xarxa de carrils per a bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal (patinets, per exemple) d'Esplugues. En concret, s'està treballant per implantar un carril bici que connecti la rotonda d'avinguda Països Catalans i carrer Laureà Miró -per on ja passen carrils bici-, al barri Centre, amb el terme de l'Hospitalet per Can Clota i Can Cervera.

Un traçat ciclable que totalitza 2.115 metres de longitud, dels quals 1.270 corresponen a la creació de calçada segregada de la de cotxes i motos, que té com a objectiu millorar la interconnexió de la xarxa municipal i metropolitana, així com la mobilitat sostenible, en detriment del trànsit privat i per reduir la contaminació acústica i atmosfèrica.

### L'actuació es divideix en tres trams:

- **Tram 1: Nord de Can Clota.** Seguirà el model de convivència ja



emprat al carrer Laureà Miró entre El Pont d'Esplugues i Can Vidalet amb vehicles de motor, en què aquests tenen limitació de velocitat (normalment a 30 km/h). Nixerà a la rotonda de Països Catalans i transcorrerà pel carrer Josep Anselm Clavé fins al carrer de la Pau, per aquest i la plaça Sant Lluís de Gonzaga (tram en què la velocitat màxima serà de 20 km/h) i pel carrer Antoni Maria Gallissà i Sogué (on se suprimirà un dels dos carrils de circulació). Per aquest últim carrer hi haurà un carril per a bicicletes unidireccional, segregat, sentit Laureà Miró.

- **Tram 2: Carrer Lleialtat, des de la Pau fins a Pas del Sucre.** Tram de 515 metres amb carril bici bidireccional, segregat de la resta de vehicles.

### - Tram 3: Carrer Sant Salvador, Pas del Sucre i Camí de Can Boixeres.

Amb 835 metres de longitud, constarà d'un carril bidireccional que arrencarà des de la confluència del carrer Sant Salvador amb Esmeragda i passarà per Pas del Sucre (on se suprimirà el carril en sentit l'Hospitalet entre Vic i Josep Anselm Clavé) i Camí de Can Boixeres (amb supressió d'un carril sentit l'Hospitalet fins a l'accés a la Ronda de Dalt i també un carril sentit Esplugues fins a la rotonda de Can Cervera). A la continuació cap a l'Hospitalet es torna a la convivència en carril amb vehicles de motor, amb velocitat limitada.

Les obres, amb un pressupost aproximat de 350.000 euros i subvenció del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència de l'Economia del Govern espanyol, tindran una durada aproximada d'uns sis mesos.

## Sant Joan Despí comptarà amb dos nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics



L'Ajuntament de Sant Joan Despí i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) instal·laran dos nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als carrers de la ciutat. La mesura té com a objectiu fomentar l'ús del vehicle elèctric per a una mobilitat més sostenible i sense fums.

El Ple de l'Ajuntament de Sant Joan Despí ha aprovat el conveni de col·laboració amb l'AMB per a la instal·lació, explotació i manteniment de nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a la ciutat. En concret, el conveni preveu instal·lar una electro-linera al carrer Major amb el carrer de la Riera d'en Nofre i una fotolinera al carrer de la Font Santa.

Una electrolinera és una estació de recàrrega d'electricitat per a vehicles

elèctrics que s'alimenta de la xarxa elèctrica, mentre que una fotolinera és una estació de recàrrega que té com a font principal d'energia el sol gràcies a una pèrgola fotovoltaica amb plaques solars.

Aquests dos nous punts se sumaran al que ja existeix al barri de Residencial Sant Joan i formaran part del servei metropolità de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Aquesta iniciativa s'emmarca en l'objectiu de l'Ajuntament de Sant Joan Despí de promoure una millor qualitat de l'aire, una mobilitat més sostenible i la utilització d'energies renovables. Per aconseguir aquest objectiu, una de les mesures és fomentar la implantació de vehicles d'emissions zero com ara els vehicles elèctrics.

# Precaució en els trajectes curts



Les mobilitats curtes, les de cap de setmana, les que fem per exemple dies de pont com ara el passat 6 i 8 de desembre i les que ens venen en dies de Nadal són molt freqüents i extenses.

Moltes vegades en desplaçaments curts, dins de la mateixa província hi ha persones que no prenen les mateixes precaucions que quan van lluny. Però atenció, quan agafem el cotxe o un altre vehicle, sempre sigui quin sigui el volum del viatge, cal estar amb la màxima atenció i ben concentrat. Malauradament, si analitzem les notícies (a part de totes les incidències que no ens arriben) són molts els sinistres de trànsit en cap de setmana i dies festius. Agafar el cotxe és una responsabilitat molt gran per a nosaltres i per als altres, cal prendre les precaucions adequades abans de pujar i durant el trajecte.

Els trajectes curts generalment es fan en vies conegudes per l'usuari, hi ha més sensació de seguretat per part dels conductors, ja que són carreteres amb les quals se senten familiaritzats. Però la relaxació o l'excés de confiança pot suposar un desavantatge.

En aquest sentit, la responsabilitat i prudència dels conductors i conductores és essencial i sobretot com ens agrada dir molt cal utilitzar per damunt de tot el SENTIT COMÚ. Des de STOP

ACCIDENTES ja diem que el comportament i l'atenció durant la conducció és bàsic per evitar víctimes i reduir la sinistralitat viària. Depèn de cadascú de nosaltres que tot vagi bé. Sembla una utopia però és cert: Si tots fem bé les coses, no hi hauran sinistres de trànsit!!

Hem de tenir molt clares les normes de circulació. Tenim la sensació que la normativa es mou principalment amb caire recaptatori, però no és així. Poden semblar més o menys estrictes, però totes les normes tenen un sentit i és important respectar-les. Cal conduir amb bones condicions i estar ben atén als senyals de circulació i al meu entorn.

Atenció els dies i les zones en què la mobilitat és molt elevada, en moments puntuals. En aquests casos, com sempre evitar distraccions.

Encara que és obvi, cal no conduir sota els efectes de l'alcohol i altres drogues i no manipular el mòbil ni altres dispositius electrònics mentre s'està conduint. Si estem cansats cal aturar-se o si tenim un altre conductor amb nosaltres fer relleus encara que fem pocs quilòmetres.

**Oriol López Julià**  
Soci i voluntari d' Stop Accidentes

Compramos su coche. Màxima tasación

**SAFARI CAR**  
BARCELONA

+ de 6.000 m<sup>2</sup> de instal·lacions

93 371 08 65 631 495 854

www.safaricarbcn.com • safaricarbcn@gmail.com

C/Sant Antoni M<sup>a</sup> Claret, 77, 08950 Esplugues Barcelona

**TAXI PLUS RAPID**

**93 634 00 60**

AEROPUERTOS · ESTACIONES · MUTUAS  
ASISTENCIA EN CARRETERA  
SERVICIO EN CARRETERA  
SE HACEN PRESUPUESTOS  
SERVICIO 24H

**SE COGEN ENCARGOS DE UN DÍA PARA OTRO**

**D E S G U A C E**

**Lapieza**  
centre de reciclatge

Tel. 930 082 653  
 657 970 270  
info@desguaceslapieza.com  
www.desguaceslapieza.com

- COMPRA/VENTA vehículos de ocasión
- Tramitación de bajas para desguace
- Recambios de ocasión, neumáticos y baterías
- Servicio de grúa

Carretera del mig 95-97  
08940 Cornellà de Ll. (BCN) Sortida 15 Ronda de Dalt

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

Llobregat**Motor**

619 90 09 79



www.llobregatmotor.com

## Las 7 diferencias



## Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

## Test de conducir

### 1. El conductor debe...

- a) observar únicamente a los conductores que se aproximan por detrás.
- b) mirar siempre hacia adelante.
- c) observar constantemente lo que sucede en la vía.

### 2. ¿Cuál es la tasa de alcohol máxima permitida a un conductor novel?

- a) 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.
- b) 0,3 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.
- c) 0,15 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.

### 3. Cuando un vehículo accidentado comienza a arder, ¿qué se debe hacer primero?

- a) Apagar el fuego.
- b) Sacar rápidamente a los heridos.
- c) Ir a buscar ayuda.



### 4. En esta situación, ¿qué debe hacer si va a girar a la izquierda?

- a) Continuar, obediendo al semáforo de la derecha.
- b) Detenerse, obediendo al semáforo situado a la izquierda.
- c) Sólo detenerse si hay peatones cruzando.



### 5. ¿Está permitido colocar los triángulos de preseñalización de peligro a menos de 50 metros del vehículo averiado?

- a) Sí, a esa distancia ya son visibles.
- b) No, deben estar al menos a 100 metros.
- c) No.

### 6. Para entrar en una autopista, ¿a qué velocidad debe circular?

- a) A la máxima velocidad permitida en la autopista.
- b) Siempre muy despacio para entrar con seguridad.
- c) A la velocidad adecuada que permita incorporarse con seguridad.

### 7. ¿Qué es una detención?

- a) La inmovilización del vehículo por necesidades de la circulación.
- b) Una parada por cualquier causa.
- c) Un estacionamiento sin bajarse del vehículo.



### 8. Esta señal indica peligro por la proximidad de...

- a) una vía en mal estado.
- b) un badén en la vía.

### 9. La velocidad adecuada está siempre...

- a) por debajo de la velocidad mínima.
- b) por encima de la velocidad máxima y por debajo de la mínima.
- c) por encima de la velocidad mínima y por debajo de la máxima.

### 10. ¿Tiene alguna obligación cuando su vehículo va a ser adelantado?

- a) Sí, señalizar con el intermitente derecho para indicar que puede realizar la maniobra con seguridad.
- b) No, la responsabilidad es del vehículo que adelanta.
- c) Sí, ceñirse al borde derecho de la calzada para facilitar la maniobra.

## Sopa de letras

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

10 marcas de neumáticos



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

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

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

Difícil

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

Fácil

# DAKAR 2023: a la medida de los grandes



Los detalles de la 45ª edición del Dakar, que se celebrará por cuarta vez en Arabia Saudí del 31 de diciembre al 15 de enero, se desvelaron en un programa de presentación (disponible en [Dakar.com](http://Dakar.com)) en el que participaron Sébastien Loeb y Adrien Van Beveren, invitados de David Castera, director de la prueba.

Los dos pretendientes a un primer título en el Dakar pudieron descubrir y comentar el nutrido programa deportivo que les espera, con un recorrido entre dos mares compuesto por 15 jornadas de carrera, incluida una incursión de cuatro días en el Empty Quarter, para una distancia total de 8.549 km, de los cuales 4.706 km de especial. Se esperan a 365 vehículos en la salida prevista en una playa del mar Rojo.



das de un prólogo, que se disputará alrededor del Sea Camp, primera novedad. Desde 2020 los competidores han tenido ocasión de conocer el mar Rojo, pero por primera vez permanecerán reunidos durante todas las verificaciones en un vivac XXL que favorecerá la convivencia. A continuación se embarcarán en la parte deportiva y regresarán a lugares con los que están familiarizados: AlUla, Ha'il o Riad, sin olvidar los cuatro días previstos en partes inexploradas del desierto del Empty Quarter: "Esta zona gigantesca en la que reina la arena y en su forma más majestuosa: la duna", insiste David Castera. La arena será el ingrediente predominante en un menú en el que el postre se servirá en la playa, en Dammam, a orillas del golfo

Arábigo. Al largo de este recorrido por Arabia Saudí, los campeones deberán imponerse con la fuerza de su conducción en los tramos más rápidos, con sus dotes de navegación y, esta vez, más que de costumbre, con su capacidad de resistencia extrema, ya que tendrán que encarar una etapa maratón al final del rally (etapas 11-12). Con toda probabilidad tendremos que esperar al término de este duro ejercicio para conocer la jerarquía final: entre las KTM de Kevin Benavides y Matthias Walkner, las GasGas del vigente campeón Sam Sunderland y de su compañero de equipo Dany Sanders, las Honda de Adrien Van Beveren, Ricky Brabec o Pablo Quintanilla, o la

Al margen de la batalla por los títulos entre los campeones del rally-raid que participarán en la segunda temporada del W2RC, el vivac acogerá también a poco más de cien vehículos en el marco del Dakar Classic, la carrera de regularidad reservada a vehículos de los años 80 y 90 y que contará este año con Jacky Ickx como padrino.



el inicio de la segunda temporada de los campeonatos del mundo de rally raid, la nueva fórmula estrenada en 2022 en la que destacaron el duelo lleno de cambio de tornas entre Al-Attiyah y Loeb, así como el extraordinario recital de Sam Sunderland en dos ruedas. En las otras categorías, las posiciones en la prueba resultarán fundamentales de cara a los títulos en liza en 2023, sobre todo para los vigentes campeones: Kees Koolen en camiones, Alexandre Giroud en quads, Chaleco López en T3 o el joven lituano Rokias Baciuska en T4. La gran cita para asistir al Primer Acto será el próximo 31 de diciembre en el Sea Camp.

Husqvarna de Skyler Howes o la Sherco de Lorenzo Santolino. En coches, también será la hora de la verdad para los Audi híbridos de Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz y Mattias Ekström, que tendrán en su punto de mira el título que defenderá Nasser Al-Attiyah, jefe de filas de Toyota, acompañado por Yazeed Al Rajhi y Giniel De Villiers, sin olvidar a los BRX de Sébastien Loeb, Guerlain Chicherit y Orly Terranova, listos también para participar en la pugna. Esta lucha de titanes marcará también

**TERRA**  
**4x4**

© @TERRA.4X4  
[WWW.TERRA4X4.COM](http://WWW.TERRA4X4.COM)

**TOTS ELS ACCESSORIS PER 4X4**

**-PREPARACIÓ-REPARACIÓ-MANTENIMENT-SUSPENSIONS**

**SANT BOI DE LLOBREGAT • CARRER D'ANDORRA 44 • TEL. 933 255 512 • 696 945 169**

# CLASIFICADOS

## LlobregatMotor

**Pintamos**  
pisos, escaleras, locales...  
Precios económicos  
Tel: 672 738 051



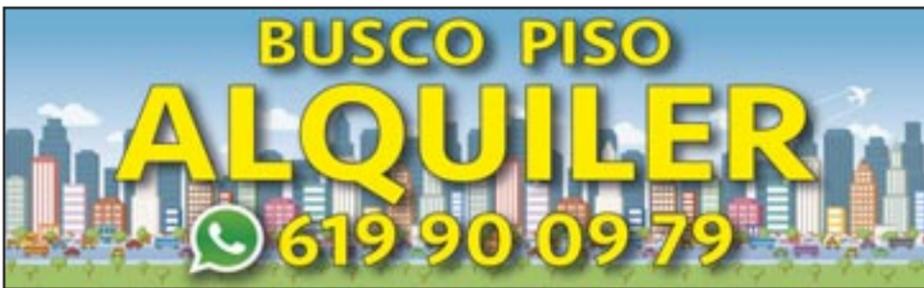
**EL TEU 9 RENTAT**  
LA REFERÈNCIA DE  
MOLINS DE REI I SABADELL 

C/ Francesc Layret, 7 • MOLINS DE REI  
Tel. 640 107 732 • @9carwash.molins

C/ Francesc Bellapart, 3 • SABADELL    
Tel. 656 942 426 • @9carwash.sabadell

**DUPLOCAPITAL**  
Gestoria financiera e hipotecaria  
¿No tienes dinero ahorrado para poder comprar una vivienda?  
Te conseguimos el 100% de la hipoteca  
Llámanos sin compromiso  
690 292 875

**BUSCO PISO**  
**ALQUILER**  
619 90 09 79



DESQUACE  
**Lapieza**  
centro de reciclaje

www.desguaceslapieza.com  
info@desguaceslapieza.com

Carretera del mig 95-97 • Cornellà  
Sortida 15 Ronda de Dalt  
Tel. 930 082 653  
657 970 270

**LlobregatMotor**

Si quieres que te enviemos por correo electrónico 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

**ROC**  
NEUMÁTICOS

Passeig dels Ferrocarrils Catalans, 255  
Cornellà • 641 272 739 • Tel. 93 627 75 54




**LOCAL en VENTA**  
en Cornellà. 55 m<sup>2</sup>.  
672 738 051



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

Se buscan **anunciantes**. No se necesita experiencia.  
619 90 09 79   
LlobregatMotor



**TAXI PLUS RAPID**  
**93 634 00 60**  
SE COGEN ENCARGOS DE UN DÍA PARA OTRO




**Llobregat**  
**Motor**

*visita nuestra web*



**www.llobregatmotor.com**

Para anunciarse: **info@llobregatmotor.com**

 **619 900 979**

# Origen y evolución del autobús

El origen del autobús podemos encontrarlo en el siglo XVII. Fue París, la capital francesa, la primera gran urbe europea en utilizarlo hacia el año 1662.

Sin embargo, a pesar de ser una buena idea, aquel sistema fracasó por incómodo y caro. Funcionó con 5 líneas desde marzo de 1662 hasta el verano de 1677. Obviamente, en aquel tiempo, se trataba de una especie de carro o carroza grande de madera.

Era como un pequeño minibus o vagón de tren tirado por caballos: se les denominaba vehículos de sangre. Pero como hemos comentado, era muy poco cómodo y sobretodo, muy caro para la época.

Con la aparición del tranvía en 1775, parecía que el problema de los desplazamientos dentro de las grandes ciudades iba a quedar resuelto, pero fue el ómnibus del Coronel Stanislas Baudry en 1825 el medio de transporte colectivo el que obtuvo más éxito y popularidad.

El señor Baudry era el propietario de unos baños termales en la ciudad de Nantes (Francia) y para hacer accesible su establecimiento a todo el público, puso a disposición de todos sus clientes un sistema de transporte de personas que partía desde el centro de la ciudad. Se trataba de un vehículo inspirado en las viejas diligencias, con capacidad para quince personas.

El coronel no tardó en darse cuenta de que no solo los clientes de sus baños lo

utilizaban, sino que se montaban en él los vecinos de la ciudad que querían comunicarse con el extrarradio. Por ese motivo fundó la Enterprise Générale des Omnibus, y amplió el servicio situando la terminal de autobús frente a unos grandes almacenes muy populares y concurridos.

En dicha parada situó un cartel con un texto en latín que decía: Omnes omnibus, es decir, "hay de todo para todos".

Al viejo coronel le gustó la idea del omnibus, voz latina que significa "para todos", y se lo puso a su vehículo, destinado desde aquel momento a recoger a todo tipo de pasajeros: tanto clientes de sus baños termales como público en general. Por tanto, este es el origen de la palabra ómnibus.

La idea tuvo tanto éxito que fue llevada a Nueva York y también a Londres, donde también fructificó, inaugurándose allí la primera línea de ómnibus en 1829.

Dos años después del triunfo del ómnibus, en el año 1831 surgió el autobús, idea del inglés Walter Hancock. Se distinguía del ómnibus en que el autobús tenía motor a vapor, es decir, podía moverse por sí mismo, de ahí lo del prefijo griego auto = por sí mismo. He aquí el origen de la palabra autobús.

La idea fue puesta en funcionamiento de manera experimental para cubrir la línea de la city londinense y la ciudad de Stratford. Su primer nombre no fue el de bus ni el de autobús, sino el de Infant.



Algunos años más adelante, Hancock dotó a su vehículo de un motor de gasolina construido por la firma alemana Benz (Karl Benz). Empezó a multiplicar el número de unidades a partir de 1895. Solo tenía un inconveniente: el número de plazas era muy reducido. Solo seis, más dos conductores, como el cobrador, iban en el exterior del vehículo como si de una diligencia del lejano oeste americano se tratara.

Desde 1822 las grandes capitales europeas de París, Berlín y Londres contaban con algún medio de transporte. En Berlín, cuarenta años más tarde la Aboag o Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft. Disponía de una flota de doscientos cincuenta y siete autobuses y mil ochenta y nueve caballos para tirar de ellos.

Esta compañía ya experimentaba en 1898 con los primeros autobuses eléc-

tricos dotados de unos grandes acumuladores de energía eléctrica.

Pero este tipo de energía limpia fue un fracaso en la época. Por ejemplo, como en la ciudad española de Barcelona en 1898, con las ideas y trabajos de Emilio de la Cuadra y su Compañía General de Coches.

Costó trabajo convencer a don Emilio que olvidara la electricidad y adoptara el "revolucionario" motor de explosión como sistema de propulsión de sus autobuses: pero finalmente lo consiguió el suizo Marc Birkigt.

A pesar de todo el autobús, abreviatura extrema de ómnibus + el sufijo auto se extendió al resto de Europa y del mundo, eclipsó al tranvía que se presentaba en el siglo XIX, como remedio indiscutible del transporte de masas y pasó incluso por encima del tranvía eléctrico.

El origen del autobús podemos encontrarlo en el siglo XVII. Fue París, la capital francesa, la primera gran urbe europea en utilizarlo hacia el año 1662

Sólo el sistema del metropolitano (el metro) logró en 1863 hacerle sombra y quitarle clientela y futuro.

En Berlín, el trolebús funcionaba desde 1892 de manera regular, aunque el transporte público comenzó a funcionar de forma moderna en 1905. Eran vehículos de dieciséis plazas en el interior y dieciocho en el techo más tres plazas de pie. Durante la noche el servicio se realizaba con vehículos de tracción animal.

Pero el autobús siempre tendría su público entre quienes no estaban dispuestos a hundirse en los túneles de la ciudad.

Su éxito fue tal que no ha dejado de funcionar hasta nuestros días. Eso sí, poco a poco se van introduciendo con éxito vehículos que funcionan con energías alternativas y más limpias, como el gas natural, el metano, el hidrógeno y la electricidad.

PER NADAL  
COMPRA A CORNELLÀ  
ETS A CASA

Ajuntament de  
Cornellà de Llobregat



# Ariel Hipercar, superdeportivo eléctrico, una locura de coche, artesanal y con 1.200 CV de potencia



Diseñado por Ariel Electric Ltd, que forma parte del Grupo Ariel, el HIPERCAR (siglas de High Performance Carbon Reduction) se muestra por primera vez con carrocería de intención de producción y como prototipo totalmente operativo. Al igual que otros vehículos de Ariel, el HIPERCAR se centra en las prestaciones extremas, la ligereza, la agilidad y la facilidad de uso, ahora acompañadas de cero emisiones y la opción de un extensor de autonomía de turbina ligera. El HIPERCAR, que se fabricará junto con el Atom y el Nomad y cuyo nombre aún no se ha concretado, es el primer vehículo de Ariel en el camino hacia las emisiones cero.

El HIPERCAR, que estará disponible en versiones de tracción a las cuatro ruedas y de tracción a las dos ruedas, es un vehículo ligero de 880 kW/1180 CV que ofrece unas prestaciones asombrosas, con unos tiempos de 0 a 100 km/h de 2,09 segundos y de 0 a 100 km/h de 4,4 segundos. Con la vectorización total del par motor, estos tiempos se mejorarán de modo que sea posible alcanzar tiempos inferiores a 2 segundos hasta los 100 mph y menos de 4 segundos hasta los 100 mph.

El desarrollo del coche y de las tecnologías asociadas, que ha contado con la ayuda del Gobierno británico a través de Innovate UK, el Centro de Propulsión

Avanzada y la Red de Vehículos Especializados, se basa en la tecnología punta de los vehículos eléctricos, desarrollada en el Reino Unido, y el coche será construido por Ariel en Somerset (Inglaterra). El vehículo muestra lo que el Reino Unido puede conseguir en el competitivo y cambiante sector de los vehículos eléctricos, con todos los componentes clave del HIPERCAR (chasis, carrocería, motor, caja de cambios, batería, electrónica de potencia, extensor de autonomía, línea de transmisión y componentes mecánicos) desarrollados por Ariel y otras empresas británicas.

## Visión general del vehículo

El HIPERCAR es un vehículo eléctrico completo y estará disponible con tracción a las 4 ruedas o con tracción trasera a las 2 ruedas. El coche se basa en una estructura de chasis ligera de aluminio, con subchasis delanteros y traseros de aluminio y una carrocería de fibra de carbono.

La energía procede de un paquete de baterías Cosworth de iones de litio de 800 voltios y 62 kWh, refrigerado y calentado. La autonomía eléctrica, sin extensor de autonomía, es de 240 km en ciclo WLTP. La batería puede cargarse en casa o a través de una estación de carga convencional si es necesario.

El coche contará con la opción de un ex-

tensor de autonomía de turbina Cosworth CatGen (generador catalítico) de 35 kW para cargar la batería en movimiento, anulando cualquier problema de ansiedad de autonomía y haciendo que el vehículo sea independiente de cualquier infraestructura de carga.

La propulsión se lleva a cabo mediante motores Equipmake APM interiores, uno por rueda, con inversores integrados y cajas de cambios de una velocidad directamente en las ruedas motrices. Cada motor individual desarrolla 220kW (295bhp) y 450Nm (332 ft lb) de par.

En tracción a las 4 ruedas la potencia total es de 880 kW (1.180 CV) y en tracción a las 2 ruedas 440 kW (590 CV). El par total es de 1.800 Nm (1.327 ft lb) en el motor del HIPERCAR con tracción a las 4 ruedas y de 900 Nm (664 ft lb) en el motor del coche con tracción a las 2 ruedas.

El peso del vehículo de producción será de 1.500 kilos para el coche de 4 ruedas motrices y de menos de 1.400 kilos para el coche de dos ruedas motrices, lo que subraya el peso ultra bajo del coche y el espíritu de Ariel de rendimiento a través del aligeramiento.

El HIPERCAR ha sido diseñado para superar la EUSSTA (European Small Series Type Approval), la ADR (Australian Design Rules) y cumplir los requisitos de seguridad funcional ISO26262.

Según Simon Saunders, "el precio del

coche de cuatro ruedas motrices con extensor de autonomía en la carretera en el Reino Unido, con todos los impuestos, estará por debajo del millón de libras y, aunque es caro, estamos decididos a que tenga una buena relación calidad-precio, como todos los productos de Ariel". Los HIPERCARs de producción están a unos dos años de distancia, pero con el actual plazo de 28 meses para un Atom es más o menos el mismo tiempo. El HIPERCAR se fabricará junto con el Atom y el Nomad con el mismo cuidado único y la misma calidad de fabricación individual que se aplica a cada uno de los Ariel".

## Chasis

El nuevo chasis del G2 HIPERCAR es un monocasco de aluminio cortado con láser y plegado con CNC. Los subchasis delanteros y traseros de aluminio desmontables están conectados a la estructura mediante interfaces de aluminio mecanizadas, proporcionando una estructura de aplastamiento y puntos de montaje mecánicos. Con una excelente rigidez torsional y de la viga, la estructura totalmente de aluminio supera todos los requisitos de homologación de tipo para impactos frontales, laterales y de poste.

El paquete de baterías sellado, integrado lo más bajo posible bajo el suelo y en el túnel central del chasis para bajar y centralizar el centro de gravedad, está montado dentro de la distancia entre ejes para garantizar la seguridad. La protección adicional de los bajos de la carrocería y de la batería se consigue mediante el uso de una carcasa de batería multimaterial "HyLight", especialmente desarrollada

para HIPERCAR. La ligera carcasa incorpora un sándwich patentado de aluminio/compuesto que proporciona un excelente apantallamiento EMC, es resistente a los pinchazos y supera las pruebas de seguridad de la UNECE.

## Carrocería

Gran parte de la apariencia del HIPERCAR se debe a consideraciones aerodinámicas para la eficiencia de la resistencia, el equilibrio y el cumplimiento de los complejos requisitos de los múltiples sistemas de refrigeración. En colaboración con TotalSim, de Brackley, y utilizando el nuevo sistema BRAMBLE CFD (Computational Fluid Dynamics) desarrollado con Ariel, las empresas han dedicado miles de horas al desarrollo aerodinámico. Cada parte del coche, tanto de la carrocería como de los bajos, es el resultado de una minuciosa atención a los detalles y tiene una finalidad. Por ejemplo, las aletas de las aletas delanteras reducen la resistencia de los retrovisores, la toma de aire del techo suministra aire al extensor de rango de la turbina y las "aletas de tiburón" de la parte trasera ayudan a la estabilidad y al paso por curva.

El habitáculo de dos plazas permite acomodar cómodamente al conductor y al pasajero de más de 98% de estatura (más de 1,80 metros). Las pantallas TFT proporcionan información, pero debido a las extremas prestaciones del coche, se han preferido los pulsadores superiores y los mandos en el volante a las funciones de la pantalla táctil. El diseño final del interior aún no se ha mostrado, pero Ariel lo describe como "Plush Le Mans".

Fuente: Ariel Motor Company

