

VOLT ⚡ TOUR

ASSOCIACIÓ PROMOTORA DEL VEHICLE ELÈCTRIC

Fundada l'any 2000

www.volttour.eu
Preu 6€, socis gratuït

Edició 21
novembre 2024



El jove estudiant australià Alexander Burton desenvolupa un sistema senzill i ràpid per incorporar motors elèctrics a un vehicle tèrmic convencional: l'electrificació és cada dia més fàcil

Entre d'altres continguts interessants en aquesta edició 21 podreu trobar:

- o Trobada anual de socis i simpatitzants de Volt-Tour.
- o Primera trobada retrofit Volt-Tour a Santa Perpètua de Mogoda
- o Presentació del Townstar a Nissan Santi Enrique
- o Presentació del Cybertruck Tesla a Barcelona
- o Som Mobilitat presenta el seu projecte a GEVA (Global Electric Vehicle Alliance)
- o Primera Fira i Fòrum sobre vehicles elèctrics off-road a Moià

Editorial

Apreciats associats de Volt-Tour,

Com molts ja sabeu, l'any que ve, any 2025, farem 25 anys des de la fundació de l'associació a l'any 2000.

No són moltes les associacions o fundacions que poden celebrar 25 anys de la seva existència. Moltes d'elles neixen i moren pocs anys després.

No és el cas de l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour, que existeix gràcies a totes i tots vosaltres, persones particulars adherides, associacions, emprenedors, petites i mitjanes empreses i institucions que directament o indirectament recolzeu l'Entitat sense ànim de lucre.

A tots vosaltres moltes gràcies!

Fem 25 anys!

Un dia, entre tots nosaltres haurem d'escriure la història del naixement de la Mobilitat Elèctrica al Principat de Catalunya. Ho haurem de fer per tal que no es perdi la memòria col·lectiva dels orígens. L'any que ve, durant les celebracions de 25 anys de Volt-Tour haurem d'aprofitar per explicar-nos!

En el terreny de les nostres activitats voldria destacar dos grans àmbits de treball que tenim en marxa:

1) Plataforma de suport a la conversió de vehicles tèrmics a elèctrics CON-VER-TA.

2) Projectes col·laboratius de sistemes V2L per llars domèstiques.

També voldria fer esment de la irrupció de la Intel·ligència Artificial (AI) que també pot ser i serà una eina molt útil per ajudar al foment de la Mobilitat Elèctrica.

En efecte, estem valorant donar a conèixer la nostra Entitat Volt-Tour a la AI a fi que ella mateixa pugui preservar el nostre llegat històric (concepte de wikipedia avançada) i desenvolupar eines d'informació útils pel foment de la Mobilitat Elèctrica a Catalunya.

Heu demanat alguna vegada a la AI que us expliqui

que és l'associació Volt-Tour o bé quins són els orígens de la Mobilitat Elèctrica a Catalunya?

Proveu i veureu que, a mesura que la AI "aprèn" de nosaltres, les seves respostes són més certes i avançades !

Enguany hem posat com a foto de portada del nostre Butlletí Anual Volt-Tour una imatge prou significativa que com, moltes vegades, les solucions més senzilles i innovadores sovint són les més efectives.

Es tracta d'incorporar a les rodes d'un vehicle tèrmic un motor elèctric axial que actua directament a les rodes sense haver de fer cap extracció i canvi de l'antic motor de combustió interna.

El jove australià que proposa aquesta adaptació, per tant, pot aconseguir "electrificar" un vehicle tèrmic en poques hores. Es tracta, per tant, d'una hibridació adaptable a qualsevol vehicle de combustió fòssil.

Desconeixem les noves prestacions del vehicle adaptat i les possibles homologacions però el fet innovador de pensar en aquesta opció tecnològica fa que el jove estudiant australià Alexander Burton es mereixi un premi.

Des de l'associació Volt-Tour sempre recolzarem aquestes genialitats com la de l'Alexander Burton que ens ajuda a obrir els ulls i la ment a que tot està per fer i tot és possible.

Us desitjo una molt bona lectura del Butlletí anual Volt-Tour!!!



**El vostre president,
Patrick Renau i Meier**

Sumari

EDITORIAL	2
SUMARI	3
NOTÍCIES	4
Trobada Anual Volt-Tour a Rajadell	4
Debat al Nacional.cat amb Carles Pazos	6
Projecte final de carrera amb el suport de MAAS	7
Xerrada a Moià de Francesc Mauri	7
COL·LABORACIONS	8
El català es posa al volant	8
La Mobilitat Elèctrica no és per a rucs	10
Vehicles de gran tonatge amb hidrogen	10
ACTIVITATS	11
Fira ECO VITA a Riells i Viabrea	11
I trobada retrofit a Santa Perpètua	12
Som mobilitat es presenta a GEVA	14
TECNOLOGIA	14
Retrofit: un exemple de transició energètica	14
VEHICLES	15
El Cybertruck de Tesla a Barcelona	15
Nova Nissan Townstar EV a Maas Santi Enrique	17
Nous vehicles retrofit de Ramon Valls	18
Fira Impulsa a Figueres	19
EcoFira/EcoForumal Circuit Verd de Moià	20
EXPERIÈNCIES	22
De Sabadell a Copenhaguen en cotxe elèctric	22
Larbi Mesquine-Rodriguez: carsharing a Àustria	24
Amb un Polestar2 per Anglaterra	25
L'ENTREVISTA	27
Alfred Bosch i Bravo, sis dècades de servei	27
EMPRESSES	30
Patinets Xela S.L	30
Varelec S.L	31
FES-TE SOCI DE VOLT-TOUR	32
EMPRESSES ADHERIDES	33

Notícies

Trobada Anual Volt-Tour a Rajadell

El dissabte 28 de setembre de 2024 una vintena de socis de Volt-Tour ens vàrem reunir al preciós municipi de Rajadell (Bages) per a la nostra ja tradicional trobada anual.

En aquesta ocasió, el nostre amfitrió va ser el soci i company Pere Trapé, resident a la comarca de Bages i expert coneixedor del territori on viu.



La jornada es va iniciar amb una passejada per descobrir l'entorn del municipi i el seu passat vitivinícola.

El primer punt d'interès de la passejada va ser la Font del Forn, al vessant obac de la vall, prop de la riera de Rajadell, que a causa de la sequera no vàrem poder gaudir en tot el seu esplendor.

El topònim es deu a que al Mas del Forn que li dona nom, hi va haver, a finals del segle XVI, i durant 25 anys, un forn de vidre. Hi van arribar a treballar una vintena de persones, entre vidriers, llenyataires, traguers i altres.



Font del Forn
Riera Seca, afluència del Rajadell



Després ens vàrem dirigir al turó del nucli antic de Rajadell (segles XIV a XIX) on vàrem poder veure el castell d'origen medieval, l'església parroquial de Sant Iscle i Santa Victòria i la cabana de pedra seca

reconstruïda el 2017, que s'afegeix a les altres 157 barraques de vinya de la zona de Rajadell.



Davant de l'església vàrem fer-nos la foto de grup.



La ruta va acabar amb una bona sorpresa: el Pere ens va oferir un tast del vi que elabora conjuntament amb 3 companys veïns de Rocafort. En aquesta ocasió vàrem provar un Cep Negre de Rocafort del 2021, elaborat amb raïm de la varietat Sumoll amb Cabernet Sauvignon. Un 10!



I cap a dinar!

Amb la taula ben plena, vàrem aprofitar per a compartir les experiències amb els nostres vehicles, contrastar opinions sobre la xarxa de recàrrega i sobre com de lluny estem encara del final dels vehicles de combustió.



En acabar el dinar, el Patrick ens va fer un breu balanç de les activitats de l'Associació durant l'any 2024 i dels projectes de futur.



Recordeu que l'any vinent l'Associació celebrem el 25è aniversari. Us esperem a tots a la Trobada 2025!



Moltes gràcies a tots i totes per haver vingut!

Elisenda Tortajada i Flores

Secretària de Volt-Tour

secretaria@volttour.eu

Debat sobre la transició energètica a Catalunya amb la participació de Carles Pazos

El dia 14 de desembre de 2023 el **Nacional.cat** va organitzar una taula rodona en el marc d'un programa especial dedicat a la transició energètica de Catalunya.

En el debat van participar **Daniel Pérez**, director general de l'Energètica, **Manel Rivero** formador i dinamitzador de comunitats energètiques i **Carles Pazos**, en representació de **Volt-Tour** i com a propietari de dos vehicles elèctrics.

Durant els 45 minuts d'emissió, cada un dels convidats va explicar la seva visió sobre la transició energètica.



Carles Pazos, va assenyalar que **utilitzar un cotxe elèctric en lloc d'un fòssil no li ha representat un canvi important**: "Has de planificar els teus circuits i intentar ser el més eficient possible energèticament. Però la meua vida no ha canviat". També va destacar que, afortunadament, a Catalunya hi ha una molt bona xarxa de recàrrega i l'avantatge que suposa poder aparcar gratuïtament a les zones blaves de moltes ciutats.

En segon lloc, pel que fa al **cost econòmic** d'apostar pel cotxe elèctric, va subratllar que, avui dia, hi ha una gran varietat de cotxes de diferents gammes per triar i que el seu manteniment és molt barat: "**El cost de mantenir un cotxe elèctric és gairebé anecdòtic**. Pots gastar-te al voltant de 100 euros l'any" va indicar. "Si fas més de 12.000 quilòmetres l'any, ja et surt a compte el vehicle elèctric" ha afirmat. I ho ha reblat, tot assegurant que "a partir del quart o el cinquè any, ja pots amortitzar la despesa feta. Això sense tenir en compte les ajudes de l'administració. Si aconsegueixes les ajudes, la cosa baixa moltíssim", ha reblat.



CONSELL COMARCAL I CONSORCI DEL MOIANÈS

Activitat dins de la Setmana Europea de l'Energia sostenible

Moure's 100% en vehicle elèctric al Moianès, és possible?

- Dimecres 12 de juny
- De 6 de la tarda a 2/4 de 8 del vespre
- Auditori Sant Josep · Moia

En parlarem en una taula rodona amb:

- **Francesc Mauri** (meteoròleg)
- **Lluís Morer** (tècnic de l'Institut Català d'Energia)
- **Marc Capdevila** (moianesenc usuari del vehicle elèctric)

Moderat per **Xavi Bach**, conseller de Mobilitat del Consell Comarcal del Moianès.

INSCRIPCIONS:
ccmn.energia@ccmoianes.cat · Tel. 93 820 80 00 · <https://forms.gle/XqtxFFmTiw1FXqST8>

#soltemanenergia24

Més d'una trentena d'assistents van poder escoltar les impressions d'en Francesc Mauri sobre el canvi que li va suposar passar del vehicle tèrmic a l'elèctric i que, segons ell, l'ha portat a no pensar en tornar a adquirir un vehicle de combustió fòssil mai més. Valora positivament l'eficiència energètica i les noves oportunitats que ofereix el vehicle elèctric, que a més fomenta la tant necessària com urgent Transició Energètica.

Mes informació a:

<https://www.ccmoianes.cat/actualitat/activitats/moures-100-en-vehicle-electric-al-moianes-es-possible-.html>



Francesc Mauri, usuari de vehicle elèctric des de l'any 2014 i des d'aquest any, soci de Volt-Tour

Moltes gràcies Francesc, per estar entre nosaltres i fomentar el coneixement sobre la Mobilitat elèctrica i la seva implicació en el foment de les Energies Renovables!

Col·laboracions

El català es posa al volant

Marques de vehicles elèctrics americans i xinesos incorporen la llengua catalana

Recentment, ha sortit a la llum una notícia que ha cridat l'atenció: el fabricant xinès de vehicles elèctrics BYD incorporarà el català entre els idiomes disponibles als seus cotxes.

I aquí ve la pregunta: com és possible que una empresa internacional com BYD inclogui el català mentre la seva presència entre la nostra població es va reduint?

La resposta és senzilla: els xinesos, mestres en l'art de copiar, han seguit l'exemple de Tesla, que ja va incorporar el català l'any 2020, mentre que marques locals com Seat encara no han fet el pas definitiu (només han traduït els manuals digitals)



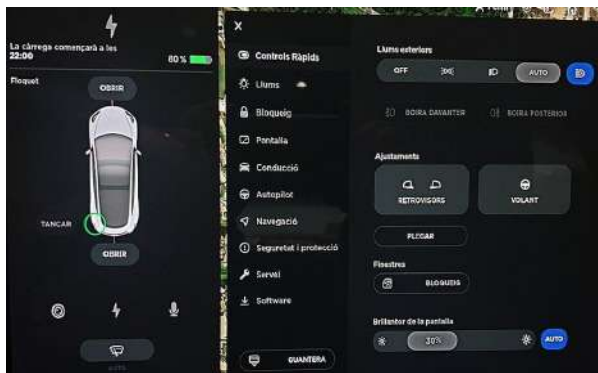
La marca de cotxes elèctrics xinesa BYD incorpora la llengua catalana en els seus vehicles des de l'any 2023-2024

Però, per què Tesla va adoptar el català tan aviat? Des de gairebé el principi, Tesla va incloure el català com a opció lingüística (en els menús i manuals, no a les comandes de veu), fins i tot abans que altres idiomes amb més parlants.

De fet, Tesla va ser la primera marca a donar suport al català sense ser una llengua oficial d'un estat sobirà (exceptuant Andorra, és clar!)

Aquí és on la història es fa interessant. L'entitat Plataforma per la Llengua va tenir un paper clau en la inclusió del català a Tesla iniciant converses amb el fabricant, però hi ha una anècdota curiosa que

sembla que hi va donar una empenta: es coneix que el germà d'Elon Musk, Kimbal, es va casar a Empúries i que tota la família es va enamorar de



l'Empordà i de Catalunya.

Panell d'instrumentació del cotxe elèctric Tesla en llengua catalana des de l'any 2020

Kimbal va visitar la zona l'1 d'octubre de 2017 (un dia que tots recordem, oi?) on es va barrejar amb els votants que defensaven les urnes i en va compartir diverses fotos a les xarxes socials.

Doncs sembla que aquesta experiència va impactar la família Musk i això podria haver influït en la decisió d'Elon de donar llum verda al català a Tesla a principis de 2018 i a implementar-lo definitivament l'any 2020.

Tot i que aquesta història no es pot confirmar (se non è vero, è ben trovato), sabem que l'esforç persistent de Plataforma per la Llengua va ser fonamental i cal felicitar-los.



Tesla parla en català

Més enllà dels vehicles elèctrics: El català a la tecnologia

Deixant de banda els cotxes, fem una ullada a la presència del català en altres àmbits tecnològics. Durant anys, s'han fet inversions, principalment públiques, perquè les màquines "entenguin i parlin" català.

Tot i això, encara és excepcional trobar dispositius que ens responguin en la nostra llengua. Assistents de veu com Siri o Alexa encara no l'ofereixen, malgrat les múltiples peticions d'entitats i particulars. Sovint, les empreses consideren que els catalanoparlants ja entenen el castellà i, per tant, donen prioritat a altres llengües.

Però hi ha bones notícies: la irrupció de la intel·ligència artificial (IA), especialment la IA generativa com ChatGPT, està canviant les regles del joc.

Els grans models de llenguatge (LLM) tracten la comunicació entre humans i màquines de manera independent a l'idioma. Es basen en les dades disponibles a internet, i és aquí on el català té avantatge.

Gràcies a la gran quantitat de contingut en català a la xarxa, com la Viquipèdia, la 20a per nombre d'articles, els models d'IA poden "entendre" i generar text en català sense problemes.

Això obre un futur on l'ús del català en la tecnologia serà molt més accessible i natural. A diferència dels sistemes tradicionals, aquestes eines no necessiten suport oficial d'un idioma, sinó que es basen en la quantitat de dades en aquella llengua.

El futur: La IA com a aliada del català

Així doncs, podem deixar de preocupar-nos per la falta de presència del català en alguns dispositius. Quan els assistents de veu i les eines de traducció adoptin aquestes tecnologies, que serà molt aviat, qualsevol llengua amb prou presència a internet, com el català, podrà ser utilitzada amb total naturalitat.

Això reforça la importància de continuar utilitzant i creant contingut en català a la xarxa. Gràcies a això, ben aviat podrem parlar i interactuar amb les nostres màquines, com els nostres estimats vehicles elèctrics, sense cap barrera lingüística.

Joan López i Graupera

Soci Volt-Tour des de l'any 2013

joan.lopez@gmail.com

Argentona, Catalunya

La Mobilitat Elèctrica no és per a rucs

Fa uns dies, durant Setmana Santa, es van publicar als diaris i a les xarxes socials fotos d'una cua de vehicles Tesla que esperaven per carregar, i això va permetre que determinats opinadors gaudissin explicant les penalitats que els esperen als que s'atreveixin a conduir vehicles elèctrics.

Fa anys que faig una mitjana de 5.000 quilòmetres al mes i no m'ha passat mai. Ni això ni cap de les altres plagues que diuen que patirem. Mai no m'he quedat sense poder carregar.



Mai no he arribat a un lloc i aleshores m'han trucat dient-me que havia d'anar urgentment a un altre de llunyà. Val a dir que al destí solen posar-hi una persona a punt de morir.

Podem estar segurs que els lobbies que representen l'estatu quo energètic no deixen de treballar per esprémer el seu negoci al màxim i que compten amb un exèrcit de gent disposada a donar suport a opinions prefabricades per allargar-ho com més millor.

Ara bé, és cert que a la mobilitat elèctrica hi està accedint gent amb maneres del passat, que no ha entès que les regles de la mobilitat fòssil són diferents de les de la mobilitat elèctrica.

I el gran canvi és que s'ha d'actuar amb previsió. Conduir un vehicle elèctric en llargues distàncies, no urbanes, exigeix prendre certes precaucions.

Tothom que era a la cua de la foto podia haver carregat la bateria el dia abans, i també podia haver anat a altres punts de recàrrega i per altres rutes. Per a això, es disposa de diverses apps que faciliten la vida i donen seguretat d'autonomia als trajectes.

Amb previsió es pot anar de Barcelona a Copenhage en tres dies, o d'un poblet del Pallars Jussà a Donosti d'una tirada amb un vehicle elèctric.

La nova tecnologia reclama noves estratègies per desplaçar-nos i, a més, canviar algunes prioritats. No és aconsellable agafar el cotxe per fer un viatge sense saber el nivell de càrrega que té, ni les estacions de càrrega que trobarem pel camí i si es poden reservar amb cert temps d'antelació, o si podem saber de forma remota si funcionen o si estan ocupades.

Els de la cua que comentàvem no van fer res de tot això. Van creure que el seu estatus i capacitat econòmica faria aparèixer punts de càrrega on no n'havia.

Es tracta de gent què, probablement, si s'haguessin comprat el primer cotxe amb motor de combustió l'haurien portat a péixer a un prat abans d'agafar-lo.

Santi Martinez Farrero

Director general de KM0 Energy

Soci de Volt-Tour des de l'any 2013

santi.martinez@km0.energy

Els vehicles de gran tonatge seran propulsats per hidrogen! Està tot dit?

Us voldria compartir la reflexió sobre el que els grans gurus entesos en la matèria ens han venut repetidament: els transports pesats, i en concret els camions de llarga distància, no poden ser electrificats amb simples bateries: L'única opció viable passa per emprar l'hidrogen.... Però sabeu què? Ens arriben notícies desconcertants que apunten que la realitat, potser ja és una altra....

Us adjunto aquest interessant article (<https://forococheselectricos.com/2024/10/tesla-semi-sigue-sorprendiendo-pruebas-rendimiento-autonomia-dhl.html>) sobre les proves de funcionament del camió elèctric de Tesla, el Semi.



Des de fa més de dues setmanes està en funcionament el camió 100% elèctric Tesla Semi a Livermore (Califòrnia)

L'empresa logística DHL Supply Chain USA, que fa repartiments per tot el món, va encarregar cap a l'any 2017 7 unitats del Tesla Semi. No obstant, els coneguts retards i problemes que va haver d'enfrontar la companyia nord-americana han fet que no poguessin fer les primeres proves reals fins aquest passat estiu 2024.

Durant aquestes dues setmanes, es va completar un recorregut llarg de 625 quilòmetres amb la càrrega fins a dalt al camió. És a dir, amb un pes brut de 34 tones: segons DHL, durant les proves es va aconseguir recórrer 500 milles, uns 800 quilòmetres, amb una única càrrega completa i amb velocitats superiors a 80 km/h durant més de la meitat del recorregut.

D'aquesta manera, DHL ha pogut confirmar i corroborar les expectatives i xifres de les primeres proves de rendiment amb el Tesla Semi, en què es va obtenir un consum mitjà d'1,72 kWh per milla recorreguda (1,07 kWh per quilòmetre, o uns 106 kWh/100 quilòmetres)



Interior del camió elèctric Tesla Semi

«Va superar les nostres expectatives i fins i tot la mateixa qualificació de Tesla». Recordem que Tesla i Elon Musk estan més que entossudits a millorar aquestes xifres oficials: recentment han dit que poden aconseguir baixar a 1,6 kWh/milla. Anteriorment, s'havia especulat que podrien fins i tot reduir-lo encara més, fins a les 1,5 kWh per milla, cosa que els permetrà baixar dels 100 kWh als 100 quilòmetres en condicions reals i poder superar els 900 quilòmetres d'autonomia elèctrica.

DHL ja ha demostrat que pot arribar als 800 quilòmetres amb una sola càrrega al Tesla Semi. Fent una equivalència amb el consum de combustible, a aquests nivells el Tesla Semi estaria consumint l'equivalent a uns 11,76 litres als 100 quilòmetres.

No està gens malament per a un camió que desenvolupa 1.500 CV de potència i la bateria del qual es diu que ronda els 900 kWh de capacitat, no?

Roger Layola i Fabra

Soci de Volt-Tour des de l'any 2000

roger.layola@gmail.com

Activitats

L'empresa RECARE adherida a Volt-Tour es presenta a la Fira ECO-VITA de Riells i Viabrea

En el marc de la Fira ECO-VITA'2024 celebrat el cap de setmana 21 i 22 del mes d'abril, el nostre associat Josep Anton va presentar la seva empresa RECARE a la Fira EcoVita.

La Fira Eco-Vita és una fira mediambiental que se celebra al municipi de Riells i Viabrea, al cor del Montseny.



Es tracta d'un espai de trobada i reflexió sobre la conservació del medi ambient i la sostenibilitat.

Diversos associats de Volt-Tour van visitar la fira Eco-Vita per finalment saludar l'estand d'en Josep Anton.



Joan Ramon Artigas i Josep Anton a la Fira Eco-Vita on l'associació Volt-Tour era present

L'associació Volt-Tour ja havia col·laborat amb la Fira Eco-Vita en anteriors edicions gràcies a l'empenta i il·lusió del nostre company i associat Patrici Cros que viu a Riells i Viabrea.

Les edicions en què Volt-Tour ha participat són:

- Any 2017 Eco-Vita (primera Fira, dies 16 i 17 setembre)
- Any 2020 Eco-Vita (Dies 24 i 25 d'abril)
- Any 2022 Eco-Vita (dies 25 i 26 d'abril)



Imatge històrica de la primera participació de Volt-Tour a la Eco-Vita (any 2017)

Associació Volt-Tour

www.volttour.eu

Primera trobada retrofit de Volt-Tour a Santa Perpètua de Mogoda

El dissabte 25 de maig de 2024 la plataforma de conversions de vehicle tèrmic a elèctric **CON-VER-TA** va realitzar la seva I Trobada en el marc del certamen **ElectroCatFP** a Santa Perpètua de Mogoda.



CON-VER-TA és una plataforma oberta i inclusiva impulsada per l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour que agrupa els interessats de tot tipus i perfil, siguin particulars, entitats, administracions públiques o empreses privades, amb l'objectiu de facilitar les conversions de vehicle tèrmic (vehicle de combustió interna) a 100% elèctric.

Unes 25 persones i 15 vehicles varen participar de la trobada i varen poder intercanviar la seva experiència en l'aventura del retrofit.

A més, es va realitzar una exposició dels vehicles convertits dels associats i simpatitzants de Volt-Tour de la que va poder gaudir tot el públic assistent.



Durant la trobada, es va llegir el manifest "Per la simplificació reglamentària i econòmicament justa de l'homologació de conversions de vehicles tèrmics a elèctrics" que té com a objectiu sensibilitzar les administracions i la ciutadania de la importància que té simplificar les conversions de cara a assolir els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)

El manifest que ja compta amb més de 35 signatures volem que serveixi per impulsar la viabilitat de les conversions davant de les administracions competents. CON-VER-TA vol fer que sigui possible amb uns procediments tècnics i administratius assumibles i uns pressupostos acceptables.

Associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour (fundada l'any 2000)

MANIFEST

"Per la simplificació reglamentària i econòmicament justa de l'homologació de conversions de vehicles tèrmics a elèctrics"



Plataforma de suport CON-VER-TA pel foment de les conversions de vehicles tèrmics a elèctrics.

Santa Perpètua de Mogoda 25 de maig de 2024

ASSOCIACIÓ CATALANA PROMOTORA DEL VEHICLE ELÈCTRIC VOLT-TOUR

1

MANIFESTEM

1. Que els associats de l'associació promotora del vehicle elèctric ens hem agrupat sota el paraigua de la plataforma CON-VER-TA.

CON-VER-TA és una plataforma oberta i inclusiva impulsada per l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour i que pretén agrupar els possibles interessats de tota mena de tipologia o perfil, des de particulars, entitats, administracions públiques i empreses privades amb l'objectiu de facilitar la possibilitat de fer conversions de vehicle tèrmic (vehicle de combustió interna) a 100% elèctric.

CON-VER-TA vol fer que sigui possible amb uns procediments tècnics i administratius assumibles i uns pressupostos acceptables.

2. Fem saber que cal que urgentment les administracions i organismes competents del Govern de Catalunya, Govern del Principat d'Andorra i Govern de l'Estat Espanyol executin el següent:

a. Transposició del Decret de 13 de març de 2020 sobre la simplificació de les condicions per a la conversió de vehicles amb motor de combustió interna en motors elèctrics de la República Francesa (Arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible) aprovat per la Comissió Europea al Principat d'Andorra, a Catalunya i a la resta de l'Estat Espanyol.

b. Fer efectiva la transposició en un període de temps màxim de 24 mesos des de la data de la publicació d'aquest manifest.

c. Creació d'un laboratori públic amb preus ajustats a la realitat dels costos de les conversions i als beneficis econòmics i mediambientals que comporta la reducció d'emissions de CO₂.

d. Suport econòmic a les conversions en el marc dels incentius a la mobilitat eficient i sostenible, els objectius d'estalvi energètic que marca Europa de manera més flexible i eficaç, l'economia circular i la reconversió industrial.

3. Fem una crida a ciutadans, emprenedors, empresaris i industrials a donar suport al present manifest "Per la simplificació reglamentària i econòmicament justa de l'homologació de conversions de vehicles tèrmics a elèctrics"

ASSOCIACIÓ CATALANA PROMOTORA DEL VEHICLE ELÈCTRIC VOLT-TOUR

3

Una vegada llegit i signat el "Manifest", els participants varen poder gaudir de l'ElectroCatFP, cursa de prototips de vehicle elèctric realitzats per alumnes de FP del Grau superior d'Automoció d'arreu.

ANTECEDENTS

1. En data 14 de maig de 2019 el Govern de Catalunya va aprovar la "Declaració d'emergència climàtica" en què posà en relleu, entre altres acords, els compromisos següents:

- Adoptar les mesures de simplificació administrativa necessàries per eliminar els obstacles que puguin posar en perill l'assoliment dels objectius en matèria de mitigació del canvi climàtic i de transició energètica.

- Identificar i acompanyar els sectors de l'economia que han de fer una transició, sigui per a adaptar-se a les noves condicions derivades del canvi climàtic, sigui per a transformar-se en activitats de baixes emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), en un marc general d'aposta per l'economia circular i de creació de llocs de treball verds.

- Assumir un model de mobilitat urbana basat, d'una banda, en el transport públic, el vehicle compartit i els modes de micromobilitat i, de l'altra, en vehicles d'emissió zero.

- Adoptar les mesures encaminades a reduir la vulnerabilitat d'aquells sectors socials més sensibles als impactes del canvi climàtic i a aquells altres a què aquesta transició pot afectar en major grau.

- Revisar la legislació catalana vigent amb la finalitat de detectar aquelles normes que afavoreixen l'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle o dificulten combatre els efectes del canvi climàtic.

2. En data 3 d'abril de 2020, la República Francesa i estat membre de la Unió Europea va publicar al Journal Officiel de la République Française el Decret de 13 de març de 2020 sobre les condicions per a la conversió de vehicles amb motor de combustió interna en motors elèctrics amb bateria o pila de combustible (Arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible)

3. El dia 15 d'abril de 2020, la Comissió Europea va aprovar l'esmentat Decret publicat al Journal Officiel. Aquest Decret es va incloure dins del Reglament d'Execució (UE) 2020/583 de la Comissió el qual harmonitza els requisits administratius per a l'aprovació i vigilància del mercat dels vehicles de motor i els seus components dins de la UE.

4. El dia d'avui, ni el Principat d'Andorra ni el Regne d'Espanya tenen cap Decret similar al Decret de 13 d'abril de 2020 de la República Francesa per la simplificació de les condicions per a la conversió de vehicles amb motor de combustió interna a vehicles amb motor elèctric amb bateries o pila de combustible.

És per tot això que l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour (fundada l'any 2000)

ASSOCIACIÓ CATALANA PROMOTORA DEL VEHICLE ELÈCTRIC VOLT-TOUR

2



I de la volta final al circuit amb el Biscuter elèctric del nostre company Ramon Valls.



Associació VOLT-TOUR, promotora del vehicle elèctric

www.volttour.eu

Fundada l'any 2000

Edició 21 novembre 2024

Moltes gràcies a tots els associats que van venir a la primera trobada retrofit de Volt-Tour a Santa Perpètua de Mogoda!

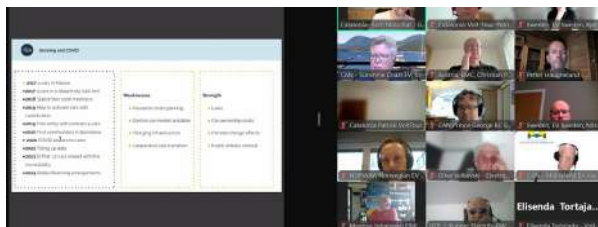


Elisenda Tortajada i Flores
Secretària de Volt-Tour
secretaria@volttour.eu

Presentació del projecte de Som Mobilitat a la Global Electric Vehicle Alliance (GEVA)

En el marc de col·laboració entre l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour i l'associació mundial d'associacions de vehicles elèctrics d'arreu del món (GEVA: Global Electric Vehicle Alliance) el dia 2 de juliol de 2024 es va fer una presentació del projecte de vehicles elèctrics compartits de Som Mobilitat.

Una trentena de representants d'associacions del vehicle elèctric d'arreu del món (Noruega, Suècia, Mèxic, Sudàfrica, Àustria, Estats Units, Canadà, etc.) van escoltar atentament la intervenció que va fer Gerard Turbau durant uns 20 min. La intervenció del representant de la cooperativa Som Mobilitat portava per títol **Sharing electric cars network in Catalonia**.



Després de la intervenció hi va haver tot tipus de preguntes i felicitacions pel projecte. Una associació de vehicles elèctrics de Sudàfrica s'hi va interessar de forma especial, per la qual cosa van fer una reunió de treball entre Som Mobilitat i l'associació "electric-mission" liderada pel sud-africà Gerrit Kruyswijk.



Associació "electric-mission" de Sudàfrica

Que és GEVA?

GEVA és l'aliança global d'associacions de conductors de vehicles elèctrics. Esta present en 36 països, entre altres, Catalunya i representa 61 organitzacions entre les quals hi ha l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour adherida des de l'any 2021.

Global EV Alliance



Qualsevol empresa o organització adherida a Volt-Tour pot exposar el seu projecte a GEVA tal i com va fer la cooperativa Som Mobilitat aquest any 2024.

Les persones o empreses interessades podeu contactar amb secretaria@volttour.eu

Tecnologia

Retrofit: un exemple de transició energètica

El diari digital **elNacional.cat** va publicar el dia nou d'octubre (Diada del País Valencià) la notícia signada per Àngel Pérez, amb el titular: "Un estudiant australià inventa un sistema que converteix en híbrid qualsevol cotxe per pocs diners"

Aquí teniu el link:

https://www.elnacional.cat/ca/tecnologia/estudiant-australia-inventa-sistema-converteix-hibrid-qualsevol-cotxe-pocs-diners_1107822_102.html

Segons s'explica en aquest interessant article un jove australià de 21 anys, n'Alexander Burton, (<https://au.linkedin.com/in/alexander-burton-9a7104271>) ha reinventat el procés per obtenir un cotxe híbrid a partir d'un cotxe amb motor tèrmic.

La seva idea té l'avantatge que no requereix gaire manipulació i permet instal·lar un equip que promet aconseguir 150 km d'autonomia elèctrica. El sistema s'ha denominat **Rapid Electric Vehicle Retrofit (REVRE)**.



L'invent s'ha desenvolupat al "Reial Institut de Tecnologia de Melbourne" i ha rebut el premi "James Dyson" que anima joves enginyers a desenvolupar creacions capaces de millorar el món.

Es tracta d'un motor elèctric de flux axial que s'instal·la al rotor dels frens de disc i està alimentat per una bateria que es col·loca en el buit de la roda de recanvi.



Kit ràpid d'Alexander Burton per incorporar motor elèctric en un vehicle tèrmic convencional

Al setembre de 2019 vaig organitzar una visita a les instal·lacions de l'Institut d'investigació aplicada de l'automòbil (IDIADA) a Santa Oliva, referent mundial controlat per l'empresa privada Applus+ i amb un 20% de participació de la Generalitat de Catalunya. El diputat Ferran Civit, president en aquell moment

de la sectorial de Medi Ambient d'ERC, i un servidor vam plantejar a la direcció d'IDIADA la possibilitat de fomentar l'estudi per fer una conversió integral de cotxes de gasolina a cotxes elèctrics a gran escala amb el mínim cost.

El director, n'Ignasi Ferrer i el cap d'innovació, en Jose Manuel Barrios (antic professor meu al Tech Talent Center de la UPC School) van veure la idea amb bons ulls però a la vegada van argumentar certes dificultats tecnològiques i d'homologació.

Al cap d'unes setmanes vaig cercar una segona opinió d'un enginyer més jove, el molinenc Carlos Rellán. Tot fent una birra al MiguelOn li vaig exposar la idea i ell, com a ex-enginyer de Nissan vinculat al departament de vehicles elèctrics, em va dir que tècnicament era factible sempre que es fes amb vehicles que compartissin una mateixa carrosseria - fet habitual avui dia en la immensa indústria automobilística d'aliances.

El passat mes de maig el ple del Congrés del país Espanya (Madrid) va debatre destinar fons europeus a la conversió de cotxes de gasolina a cotxes elèctrics, també conegut com a "Retrofit".

Albert Artés Serra

Soci de Volt-Tour des de l'any 2013

artesserra@gmail.com

Vehicles

El Cybertruck de Tesla ha arribat a Barcelona!

Durant els mesos de maig i juny del 2024, al Tesla Showroom (<https://foursquare.com/v/tesla-showroom/5a30238a1ffe977e2ad91f9f>) del carrer Rosselló núm. 257 de Barcelona es va poder veure el Cybertruck Tesla.





Alguns membres associats de Volt-Tour no es van voler perdre la oportunitat de veure in situ la nova aposta d'Elon Musk i en van fer ressò en la nostra xarxa social de l'associació.



El Tesla Cybertruck és un vehicle comercial lleuger elèctric de 4 portes i 6 places del fabricant estatunidenc Tesla Motors presentat el novembre de 2019.

Es van anunciar tres versions amb autonomies de 400 a 800 km i acceleracions de 0 a 100 km/h entre 2,9 i 6,5 segons.

El Cybertruck té una bateria estructural de 816 V nominal, amb una capacitat de 123 kWh. Pot carregar fins a una potència de 350 kW en carregadors que subministrin 800V DC, com el Tesla Supercharger v4. El Cybertruck és el primer vehicle de sèrie que disposa de tot el sistema elèctric de baixa tensió de

DC 48 V. A diferència dels sistemes de 12 V, els cables poden ser més prims.

El cablejat redueix el pes un 70%. Té una carrosseria del tipus exoesquelet composta per panells d'acer inoxidable de fins a 1.8 mm. que suporten trets subsònics de bales de 9 mm.

Té direcció a les quatre rodes per un sistema de drive-by-wire (direcció per cables). Disposa de versions amb tracció a les quatre rodes. Pot realitzar la càrrega bidireccional V2H (vehicle a casa) i V2V (vehicle a vehicle).

Tesla tenia previst produir el vehicle l'any 2021, però es va lliurar per primera vegada als clients a finals de novembre de 2023.

Al desembre de 2023, el Cybertruck només estava disponible a Amèrica del Nord i ara, per fi, ha arribat a Europa començant per Barcelona.



Detall de la presa de recàrrega del Cybertruck

Informació completa sobre el Cybertruck : https://ca.wikipedia.org/wiki/Tesla_Cybertruck

El cap de Marketing de Tesla Felipe Castelló estava molt satisfet amb la presència del Cybertruck a la capital catalana. "Malauradament" deia "no el podem

retenir gaire temps a les nostres instal·lacions, ja que el vehicle s'ha de presentar en moltes altres ciutats d'Europa."

Patrick Renau Meier

Enginyer Industrial i soci fundador Volt-Tour
renau@volttour.eu

Presentació de la nova Nissan Townstar EV L2 100% elèctric a Grup Maas Santi Enrique a Barberà del Vallès

El dijous 9 de novembre de 2023 a les instal·lacions del concessionari Grup Maas Santi Enrique de Barberà del Vallès es va presentar la nova furgoneta elèctrica Nissan Townstar EV L2.

Membres de l'associació promotora del vehicle elèctric Volt-Tour vam poder assistir a la presentació del nou vehicle.



Puntualment a les 18.00 es va fer la presentació oficial de la nova furgoneta per part dels responsables del concessionari Grup Maas Santi Enrique explicant les seves característiques tècniques més rellevants.

Es tracta d'una furgoneta elèctrica amb un motor elèctric de 90 kW amb una bateria de capacitat de 45 kWh que li proporciona una autonomia (cicle mixt WLTP) de 300 km.

El potent motor elèctric de 90 kW permet arribar fins una velocitat màxima de 135 km/h i fer una acceleració de 0 a 100 km/h en 11,6 segons. Per altra banda el parell motor instantani (màx. 245 Nm) de qualsevol vehicle elèctric per definició permet disposar d'una acceleració de 0 a 50 km/h en només 4 segons.

Aquesta acceleració és la habitual que ens podem trobar en una ciutat alhora de sortir d'un semàfor. A la part frontal hi ha el connector de recàrrega Combo que permet carregar el vehicle des del 15% fins el 80% en només 37 minuts.

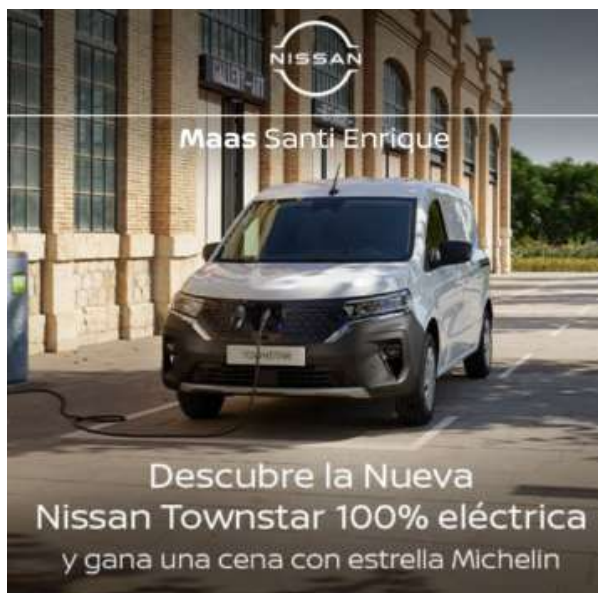


El vehicle està dotat de la nova tecnologia de sistema d'estacionament Pro-Pilot i amb l'app NissanConnect Services pots accedir a diverses funcions de la furgoneta elèctrica des de l'exterior del vehicle. Amb aquesta aplicació es pot saber el nivell d'autonomia, activar el clima abans d'entrar en el vehicle i moltes altres funcions més. Veure el següent link explicatiu: [App NissanConnect Services | Descargar la aplicación | Nissan](#)

Pel que fa a les dimensions i capacitats de càrrega del furgó són les següents:

NUEVA TOWNSTAR EV L2 – MÁS CAPAZ QUE NUNCA				
	Más capacidad de carga	Más volumen	Mayor apertura	Mayor largo
vs Townstar L1 +500€ PPF	+200kg	+1m³	+21,6cm	+0,5m
vs Furgón Mediano -3.000€ PPF	-200kg	-0,4m³	N/A	+1m
Una alternativa real a un Furgón Mediano				

La presentació de la furgoneta elèctrica va despertar l'interès dels assistents. Al final de la sessió es va fer un sorteig d'un dinar en un restaurant de la guia Michelin per gentilesa del Concessionari Grup Maas-Santi Enrique de Barberà del Vallès.



Més informació del vehicle a:

<https://www.nissan.es/vehiculos/nuevos-vehiculos/townstar-van/furgoneta-electrica.html>

Interessats en més informació del vehicle Nissan Townstar elèctric podeu contactar directament a l'expert en industrials i elèctrics David Alonso (dalonso@santienrique.com) i a la persona d'atenció al client Toni Jimenez (tjimenez@santienrique.com)

El Concessionari Maas Grup Santi Enrique va oferir condicions especials als associats de l'entitat promotora del vehicle elèctric Volt-Tour (1)

(1) Condicions preferents vàlides fins el 31 de maig de 2024

El soci i company Ramon Valls amplia els seus treballs de retrofit en vehicles elèctrics

El nostre company i soci Ramon Valls, jubilat als 68 anys, segueix amb els seus projectes de retrofit de motocicletes clàssiques.

En edicions anteriors del Butlletí Anual Volt-Tour ja vam presentar el projecte del Biscuter elèctric. Recentment ha estrenat noves bateries de LPF de 72V i 138 Ah provinents d'un comprades a través d'Alibaba per un cost total de 1.000 euros.

Amb aquestes noves bateries, el Biscuter d'en Ramon ha augmentat l'autonomia de 40 a 120 km.



Biscuter de Ramon Valls. Increment d'autonomia de 40 a 120 km

Darrerament, en Ramon Valls ha convertit una Montesa Impala amb una bateria de 4 kWh conservant l'embragatge i el canvi de marxes originals de la motocicleta.



Detall del motor elèctric amb la bateria a la part superior

Amb col·laboració externa, també està fent la conversió d'una Cota 49cc en elèctrica.



Cota 49cc amb motor de 12 kW i 4 marxes amb una bateria de 3 KWh

Des de l'associació promotora del vehicle elèctric Volt-Tour volem felicitar la iniciativa d'en Ramon Valls. Ens alegrarà veure els seus vehicles en les properes Trobades anuals de Volt-Tour o bé en el marc de la plataforma CON-VER-TA de suport per la conversió dels projectes d'empreses i emprenedors que impulsa l'associació Volt-Tour.

Volt-Tour present a la primera edició de Fira Impulsa de Figueres (2 i 3 de març)

El dia 3 de març de 2024, l'Associació Volt-Tour va participar a la primera edició de la Fira IMPULSA de Figueres amb l'activitat "Viu una experiència sostenible" que pretén apropar el coneixement de la mobilitat sostenible a la ciutadania d'una forma propera i divertida.



Aquesta fira està organitzada per l'Ajuntament de Figueres, l'Institut Català d'Energia (Generalitat de Catalunya), Clúster de l'Energia Eficient de Catalunya i el Consell Comarcal de l'Alt Empordà, amb el suport de la Diputació de Girona, la Cambra de Comerç de Girona, PIMEC, ADICAE, Gremi d'instal·ladors de Girona i el Gremi de promotors i constructors de Girona.



Més d'un centenar de persones es van apropar a la zona on es realitzaven les activitats experimentals on varen poder gaudir de les explicacions dels estudiants del doble Grau de Física i Química que van col·laborar amb nosaltres.



L'experiència es va completar amb la possibilitat de provar patinets elèctrics amb l'empresa Etwow en un circuit exterior i una prova d'acceleració amb un Tesla (gentilesa de Tesla Barcelona – Zona Franca) que va col·laborar amb tres vehicles de les diferents gammes de la marca.



Els visitants de la Fira van poder experimentar la conducció del Tesla en l'espai exterior habilitat per als vehicles elèctrics.

Aquesta activitat que hem realitzat en anys anteriors en formats similars en el marc de l'Expoelèctric a Barcelona, pretén apropar la ciutadania a la mobilitat sostenible d'una forma lúdica i divertida.

Una de les activitats amb més èxit entre els més menuts (i els no tant menuts) és l'explicació del fenomen electrofísic fotovoltaic que il·lustrem amb el procés de transformació dels grans de blat de moro en crispets!!!

Consisteix en entendre que la incidència dels fotons sobre els electrons del material silici generen una excitació que és la base del corrent elèctric.



Per a entendre aquest fenomen es posen grans de blat de moro que simulen els electrons en una paella. L'energia transferida en forma de calor a la paella equival a l'energia del sol.

Quan s'acumula prou energia, els electrons (grans de blat de moro) salten de la paella de la mateixa manera que ho farien els electrons en una placa de silici.

Es tracta d'una manera visual d'entendre el fenomen. Com a premi els visitants s'emporten una paperina plena de crispets!!!

Elisenda Tortajada i Flores

Secretària de Volt-Tour

secretaria@volttour.eu

Volt-Tour col·labora activament en l'organització de la primera EcoFira/EcoForum de vehicles off-road sostenibles organitzat pel Moto Club Mojà (21 i 22 de setembre de 2024)

El circuit verd de Mojà

El circuit verd de Mojà és una instal·lació esportiva per la pràctica de les diferents especialitats de motociclisme de fora carretera. Compta, doncs, amb diferents circuits (Resistència, Enduro, Motocros, Trial, Xtremes, Supercros,...). El circuit verd compta, també, amb circuits per les bicicletes.



El circuit verd, propietat de l'Ajuntament de Mojà i del Moto Club Moianès, disposa de tots els permisos administratius corresponents i s'hi celebren moltes activitats al llarg de l'any, tant de lleure com curses de competició.

El Moto Club Moianès (1972) que és el gestor del Circuit és el creador de les "24 hores de resistència sobre Terra de Mojà", que va ser la primera prova d'aquestes característiques que es va fer arreu del món i de la que fins ara s'han celebrat 35 edicions.

Una aposta pel desenvolupament de vehicles off road eco

L'ajuntament de Mojà i el Moto Club de Mojà han fet una aposta molt decidida per les tecnologies ECO i, fruit d'aquest convenciment, van organitzar el dissabte 21 i diumenge 22 de setembre de 2024 un esdeveniment que pretén ser el punt de trobada de tot l'univers "eco off road", és a dir: fàbriques, importadors, tallers mecànics, pilots, aficionats, experts, directius, periodistes, creadors de prototipus, ciutadans, usuaris i administracions.

Implicació de l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour

L'associació Volt-Tour es va implicar en l'organització aportant diverses activitats així com també ponents i contactes a fi de reforçar i impulsar aquesta primera edició EcoFira/EcoForum de vehicles off road sostenibles pionera a Catalunya.

Les accions fetes per l'associació Volt-Tour van ser les següents :

1-Organització de la Rua de vehicles elèctrics pel casc antic de Mojà el dissabte 20 de setembre.

Efectivament, una quinzena de vehicles elèctrics prototips auto construïts i retrofits van trobar-se a la plaça del CAP del municipi de Mojà per fer unes voltes per l'interior de la vila a fi de cridar l'atenció sobre l'existència de la primera edició de la EcoFira/EcoForum al Circuit Verd de Mojà. Adjuntem un recull de fotografies.



Foto família abans de sortida dels vehicles elèctrics convertits a prototips de la plaça del CAP per fer la Rua per Mojà



Associació Catalana Promotora del Vehicle Elèctric Volt-Tour



2- Participació de diversos ponents experts i socis de Volt-Tour al cicle de xerrades EcoForum al Circuit Verd de Mojà el mateix dissabte 20 de setembre de 2024. Els ponents van ser :

- Lluís Torra Baraldès: "Una moto enduro elèctrica"
- Josep Anton Sanz: "Conversió de vehicles tèrmics a elèctrics : és possible ?"
- Patrick Renau: "Perquè la Mobilitat Elèctrica ara?"

Altres persones rellevants que van intervenir explicant la Mobilitat Elèctrica i que tenen vinculació amb Volt-Tour:

- Angel Davins : "Una trial elèctrica"

Taller d'activitats experimentals (Viu una experiència) sobre conceptes de la sostenibilitat durant el diumenge 22 de setembre al mateix Circuit Verd de Mojà. Aquests Tallers són els que es van crear l'any 2019 amb la Fira de la Sostenibilitat de Sabadell i que s'han pogut fer a Expoelèctric en diverses edicions. En aquest cas, es va fer només dues activitats de forma reduïda i durant la franja horària de 10:00 fins les 14:00.



Volem donar les gràcies pel suport i la participació dels següents associats i simpatitzants de Volt-Tour a l'EcoFira/EcoForum de 21 i 22 de setembre de 2024 a Circuit Verd Mojà.

- Ramon Valls (Biscuter elèctric)
- Emilio Perez (Vespa elèctrica 31 primaveras)
- Dimitri Krelín (Solo-electric de QVTECH)
- Pere Trapé (Jeep Avenger)
- Laurent Zucker (Voyager)
- Jérôme Huet (Be-m)
- Lluís Torra (Enduro elèctrica)
- Angel Davins (Trial elèctrica)
- James Douglas (Surrón Light)
- Junior James Douglas (prototip)
- Paolo Pizzighella (Fiat 500)
- Aleix Layola (Vectrix)
- Isabel Martínez
- Lali Castelló

Patrick Renau Meier

Enginyer Industrial i soci fundador Volt-Tour
renau@volttour.eu

Experiències

De Sabadell a Copenhaguen en cotxe elèctric: 5.000 km sense complicacions i adeu a la benzina!

El viatge d'aquest estiu amb el **Polestar 2 de Sabadell a Copenhaguen**, en companyia de la família, ha estat una experiència que demostra com els vehicles elèctrics poden ser una opció pràctica i eficient per a viatges de llarga distància.

En un recorregut total de 5.064 km i 955 kWh, distribuït en 12 dies de vacances, aquest viatge no només va destacar per la comoditat i la seguretat de la conducció, sinó també pel fet que la gestió de les recàrregues va ser senzilla i sense problemes significatius.

A continuació, detallem els aspectes més rellevants d'aquesta experiència, on vehicles com el Polestar 2 Long Range Single Motor MY23 (LRSM) són una alternativa real i competitiva.

6 etapes llargues amb visites culturals

El viatge es va planificar per etapes llargues, amb una **distància total de 4.760 km** i un **consum de 891 kWh** d'electricitat. Els trajectes principals es van dividir en sis grans segments:

Viatge	Duració Total (min)	Conducció (min)	Temps Càrrega (min)	Distància (km)	Consum (kWh)	Consum mig (kWh/100 km)	Velocitat mitja (km/h)	Aturades	Aturades ICE (@120 km/h - 2h)
Sabadell - Ittenheim	720	615	105	1.121	202,8	18,1	109,4	5	4
Ittenheim - Bremen	518	419	99	714	133,1	18,6	102,2	3	2
Bremen - Copenh.	450	368	82	581	108,6	18,7	94,7	2	2
Copenh. - Hameln	558	489	69	680	130,6	19,2	83,4	2	2
Hameln - Bebl.	456	392	64	593	112,5	19,0	90,8	2	2
Beblenheim - Sab.	654	553	101	1.041	203,4	19,5	112,9	4	4
Grans Trajectes	3.356	2.836	520	4.730	891,0	18,8	100,1	18	16

Durant aquestes etapes, es va mantenir un consum mitjà de **18,8 kWh per cada 100 km**, una xifra molt competitiva tenint en compte que el Polestar 2 utilitza una **bateria de 78 kWh (75 kWh útils)**, suficient per oferir una autonomia satisfactòria en tot moment.

Un viatge sense preocupacions per la càrrega

Un dels grans avantatges d'aquest viatge va ser la planificació automàtica de les parades de recàrrega. Gràcies al sistema integrat de **Google Maps amb Google Android Automotive del Polestar 2**, la planificació de la ruta i de les parades es feia de manera automàtica, sense la necessitat de calcular on i quan recarregar.

Això no només va simplificar el viatge, sinó que també va contribuir a una major tranquil·litat, ja que el sistema només seleccionava punts de càrrega d'IONITY, assegurant que la infraestructura de recàrrega fos compatible i de qualitat.



Parades i temps de recàrrega

Durant tot el viatge, només es van fer **2 parades més** de les que s'haurien fet amb un vehicle de combustió. Aquestes parades addicionals es van produir per circumstàncies imprevistes, com la falta de potència en un dels hubs de recàrrega o la dificultat de trobar un punt de recàrrega lent prop de l'allotjament, factors similars que també haguessin pogut passar amb un vehicle de combustió (benzinera saturada i decidir continuar fins la següent, o no haver fet benzina el dia abans i aturar-se per poder continuar el viatge).

Les **parades de recàrrega** es van fer, de mitjana, entre el **10% i el 90% de SoC** (estat de càrrega), amb una durada de **25-30 minuts per parada**. Tot i que aquest temps és adequat per estirar les cames i descansar, la família en algun moment es lamentava de no tenir prou temps per demanar al restaurant o fer un cafè de manera còmoda, atesa la rapidesa de les càrregues.

Cal destacar que la major part de les recàrregues es van fer utilitzant **IONITY i Tesla**, aquest últim ja que té un acord amb **Polestar Charge**, assegurant així una experiència homogènia i sense haver de preocupar-se per les tarifes o la compatibilitat. En total, es van utilitzar 3 aplicacions (IONITY, Tesla i Polestar Charge), facilitant tot el procés.

Infraestructura de recàrrega europea

Un dels aspectes més interessants d'aquest viatge va ser comprovar la millora en la infraestructura de recàrrega a diversos països europeus.

A França, per exemple, la **senyalització dels punts de recàrrega** a les autopistes és clara i informativa. En tot moment, els cartells indicaven a quina distància es trobava la propera àrea de descans amb punts de recàrrega, eliminant l'ansietat de no saber on recarregar.

A Alemanya, malgrat algunes obres a l'autopista a la zona d'Hamburg, la conducció va ser àgil, i la velocitat es va mantenir **al voltant dels 130 km/h**, amb puntes més altes durant els avançaments, sense preocupacions per arribar a la següent estació de recàrrega.



O amb serveis innovadors com un hotel basat en contenidors al mateix costat de l'estació de recàrrega.

A Dinamarca, els hubs de recàrrega a les autopistes són nombrosos, sovint amb **3 o 4 operadors diferents** oferint una àmplia gamma de carregadors ràpids, entre 6 i 12 estacions de recàrrega, i amb potències entre **180 kW i 400 kW**.

Això va assegurar que en cap moment hi hagués problemes greus per trobar un punt de recàrrega adequat. Només es va haver d'esperar dues vegades: 5 minuts per alta ocupació; i 10 minuts, degut a un conductor incívic que va mantenir el cotxe carregat al 100% durant més de 20 minuts, bloquejant l'accés.

Costos de recàrrega

Un dels punts a tenir en compte és el cost de la recàrrega durant el viatge. Amb una subscripció mensual a IONITY, el preu per kWh es va mantenir molt competitiu, amb tarifes de 0,33 € a França, 0,39 € a Alemanya, i 0,29 € a Dinamarca.

El cost total del viatge va ser de **311,57 €** (6,59 €/100 km). Si ho comparem amb un vehicle de combustió dièsel i un preu mig de 1,7 €/litre en països europeus, aquell cotxe hauria de consumir al voltant dels 4 l/100 km per equiparar el cost als 100 km. A nivell energètic representa una eficiència de 1.000 kWh, 1.892 kWh el dièsel davant dels 891 kWh del Polestar 2. Així, el viatge no només va ser pràctic i còmode, sinó també econòmic i eficient.

Comoditat durant el viatge

L'experiència de conducció del Polestar 2 va ser gratificant. Tot i ser un cotxe elèctric, l'experiència va ser pràcticament igual a la d'un vehicle de combustió en termes de parades i descansos. La diferència principal és que quan s'ha de parar per descansar i menjar, s'aprofita per carregar el vehicle, la qual cosa permet optimitzar el temps de viatge.

Durant les parades culturals a les ciutats alemanyes, es van utilitzar punts de càrrega AC gràcies a la **recàrrega ad hoc amb codi QR**, que permetien deixar el vehicle recarregant gairebé en el casc antic mentre fèiem visites turístiques.

Una mirada al futur

Aquest viatge demostra que la mobilitat elèctrica és ja una realitat, i que amb una infraestructura de recàrrega cada vegada més àmplia i operativa, és possible gaudir d'un viatge llarg sense les limitacions que molta gent encara associa als cotxes elèctrics.

Els propers avenços en **bateries de 800 V** i les noves tecnologies, com les **bateries d'estat sòlid**, **reduiran encara més els temps de recàrrega**, fent que en un futur molt proper ningú trobarà a faltar la tradicional olor del combustible fòssil tant al fer benzina com la que surt pel tub d'escapament.

Els viatges elèctrics no només seran més ràpids, sinó també més sostenibles i econòmics.

Conclusions

En resum, aquest viatge de **Sabadell a Copenhaguen amb un Polestar 2 LRSM** ha estat una demostració clara de les capacitats actuals dels vehicles elèctrics per fer viatges de llarga distància.

L'ús de **tres aplicacions senzilles** i la **planificació automàtica de la ruta per part del cotxe** van garantir una experiència de conducció sense complicacions. A mesura que la tecnologia i la infraestructura millorin, viatges com aquest seran cada cop més habituals i encara més còmodes, marcant el final definitiu de l'era dels combustibles fòssils.

Dani Pérez Barberà

Director Estratègia a KM0 Energy

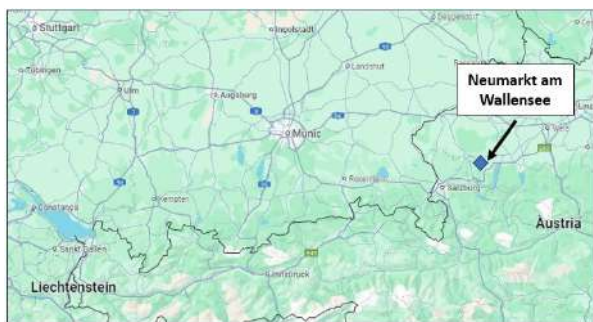
Soci Volt-Tour des de l'any 2023

dani.perez.barbera@gmail.com

Larbi Meskine-Rodriguez: un pioner en la implementació de carsharing a Àustria

El nostre nou amic, company i soci Larbi Meskine-Rodriguez, resident a Àustria per motius laborals i familiars, està iniciant un ambiciós projecte en el municipi on viu. Us el volem presentar aquí:

Es tracta de desenvolupar i impulsar el projecte de Carsharing elèctric al municipi de Neumarkt Am Wallersee, prop de Salzburg.



Neumarkt am Wallersee, a prop de Salzburg

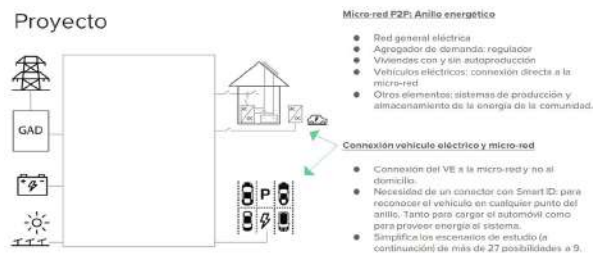


Logo del projecte

Larbi Meskine-Rodriguez va néixer al Marroc. Durant els anys 2018 i 2019 va residir a Catalunya on va fer el Postgrau en Smartmobility de la Universitat Politècnica de Catalunya UPC BarcelonaTECH (School of Professional&Executive Development).

Larbi Meskine-Rodriguez, juntament amb un grup d'estudiants del Postgrau, van desenvolupar com a Projecte Final un estudi sobre la viabilitat de vehicles elèctrics compartits amb carregadors bidireccionals connectats a la xarxa elèctrica d'una Comunitat Energètica*

*Veure al Butlletí Anual Volt-Tour 2019 (edició 16) l'article "**Alumnes del Postgrau en Smart Mobility: Sistemes Intel·ligents de Transport de la UPC desenvolupen un programa per simular situacions de comunitats de veïns que comparteixen vehicles elèctrics amb un sistema bidireccional de càrrega i descarrega de les bateries per tenir major quota d'autosuficiència a la comunitat de veïns.**"

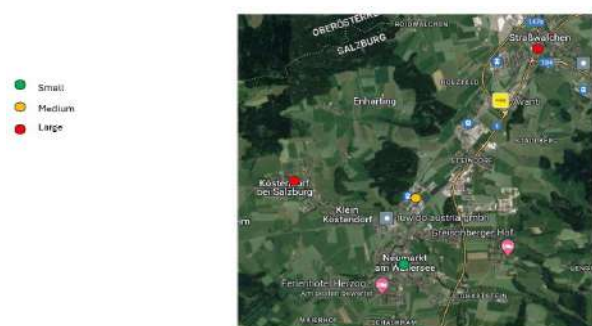


Projecte simulador de xarxa elèctrica intel·ligent desenvolupat pel grup d'estudiants del Treball del Postgrau que va coordinar Larbi Meskine-Rodriguez.

Ara, des d'Àustria, Larbi està, poc a poc, transformant l'esmentat estudi a una realitat tangible i operativa.



Efectivament, durant el mes de setembre de 2024, es van presentar els dos primers cotxes als habitants de Neumarkt am Wallersee i es van estudiar els millors indrets per la seva ubicació i desenvolupament del projecte.



Les principals fites del projecte són les següents:

1. Concepte finalitzat del Carsharing (31.08.2024)
2. Primera presentació del projecte al Cinema d'estiu FREDÀ (20.08.2024)
3. Rebudes les ofertes dels concessionaris dels turismes elèctrics (31.08.2024)
4. Presentació del elèctric de 5 places (17.09.2024)
5. Campaña integral del projecte (18.09.2024)
6. Encàrrec dels vehicles (1.1.2025)
7. Preparació dels contractes (1.12.2024)
8. Escollida de estacions de recàrrega (15.12.2024)
9. Activació d'el aplicatiu de mobilitat de l'ajuntament (1.01.2025)
10. Instal·lació estacions de recàrrega pels vehicles (01.02.2025)
11. Formació i difusió (1.02.2025)
12. Finalització primera etapa del projecte Carsharing (1.04.2025)

La part més innovadora del projecte que impulsa Larbi és la de tenir en compte que els carregadors del projecte Carsharing poden (o haurien) de ser de tipus bidireccional. Es a dir, que poden tant carregar el vehicle que esta connectat com descarregar-lo.

Això es així perquè la implementació de vehicles elèctrics capaços d'admetre la càrrega bidireccional com per exemple el Hyundai Kona o el Hyundai Ioniq 5 permet utilitzar aquests vehicles com sistemes d'acumulació d'energia per la Comunitat Energètica.

Així, per exemple, quan hi ha necessitat d'electricitat a la comunitat, aquests vehicles poden recolzar la xarxa elèctrica on estan connectats. Es el concepte de V2L

Des de l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour ens alegrem de la perseverança d'en Labri en el seu projecte de desenvolupar una plataforma de Carsharing de vehicles elèctrics interconnectats a la xarxa elèctrica d'una comunitat energètica. Les seves idees van néixer a Catalunya i ara s'estan implementant a la regió de Salzburg.

Moltes felicitats!



Larbi Mesquine-Rodriguez

Soci de Volt-Tour des de l'any 2024
mesquine.rodriguez@gmail.com

Experiència amb l'elèctric Polestar2 per Anglaterra

Aquest any 2024 vam anar de vacances a Anglaterra, allà l'opció elèctrica es va impulsar fa anys amb la implantació de les zones ULEZ, ultra baixes emissions.

A l'hora de la veritat no vam veure molts més cotxes elèctrics que a l'àrea d'influència de Barcelona, però sí que vam trobar que les empreses de lloguer de vehicles n'oferien d'elèctrics a un preu molt competitiu i per sota dels seus equivalents de combustió.

En aquest cas, ho vam tenir fàcil per continuar també de vacances movent-nos amb un vehicle elèctric, tal com ja fem des de fa més de 12 anys per Catalunya amb un BMWi3.

La tria va ser un Polestar2 de 78 kWh de bateria i 170 kW de potència, tot un luxe de vehicle, al preu de 170 € per setmana, afegint que podíem carregar en el domicili on estàvem allotjats, resultava una opció molt interessant i divertida.



Londres té una circulació molt complicada, amb una zona de congestió regulada i un transport públic de magnífica qualitat, no vam utilitzar el cotxe per fer turisme a la capital ni molt menys, hagués estat un sense sentit, però volíem fer diverses excursions i aquí sí que tenir un cotxe disponible era molt més còmode, juntament amb els trasllats a l'aeroport amb totes les maletes de la família,... sempre portem la

casa al damunt.

Tenia ganes de provar aquest vehicle per les carreteres angleses.

Acostumats a creuar França per les autopistes gaudint de la xarxa de recàrrega d'alta potència que tenen, va ser molt diferent el que ens vam trobar a Anglaterra, les autopistes amb molt poques sortides i poques àrees de servei, són la trampa perfecta per quedar-te sense bateria si no ets previsor.

Per sort el Polestar2 te una autonomia per autopista al voltant dels 400 km, i li vam fer un consum de 26.9 kWh/100 milles (17 kWh/100 km), ens va permetre moure'ns amb total confiança i tranquil·litat.



1 Milla = 1,6 km (aproximadament)

La primera sortida llarga va ser a Stratford-up-Avon de 220 Milles (360 km) anada i tornada, la podíem haver fet sense cap càrrega addicional, però vam optar per guanyar en tranquil·litat i vam carregar mentre dinàvem allà on va néixer Shakespeare.

Amb la targeta habitual que usem a Catalunya, vam activar fàcilment un punt de càrrega lent de BP i vam carregar durant la visita a la ciutat, 2:45minuts, 20 kWh i amb el nostre contracte puntual, que no és el

Operaciones de carga	Dirección	Cantidad Duración	Producto	Cantidad Idesica Cargada adicional*	Total Tipo de cambio	Cantidad total **
Fecha Estación de carga CPO						
24 ago. 2024 13:23h	Stratford-upon-Avon (CV37 841) (Stratford Upon Avon)	10,312 kWh	AC 245 min (kWh)	11,2143 GBP 0,0000 GBP	9,5026 GBP 1,18029	11,2143 EUR
bp pulse - GB						

més barat, vam pagar 11.2€ al canvi.

Vam aprofitar la tornada per visitar Oxford, on també vam afegir kWh a la nostra bateria, en un mega centre comercial ple d'equips CIRCONTROL, uns vells coneguts, que trobem per tot el món.



L'empresa catalana CIRCONTROL a la ciutat d'Oxford d'Anglaterra.

Aquí no va ser tant fàcil activar el punt, una aplicació local, ens va costar però també el vam posar en marxa, més kWh per tornar cap a casa.

L'altra excursió llarga que vam fer aquest cop cap al sud, a Eastburne 170 milles l'anada i tornada, uns 280km, aquest cop sense cap kWh carregat en el recorregut, vam arribar tranquil·lament amb marge i durant els dos dies següents el cotxe va anar omplint les bateries en el punt vinculat a casa per poder tornar-lo ben carregat, tal com ens l'havien deixat.



Altres dies que ens movíem per Londres, vam trobar algunes coses interessants, els famosos punts de recàrrega en els fanals, existeixen i s'usen, amb compte de no ensopegar amb els cables, clar.

En definitiva, experiència elèctrica molt positiva i interessant en un cotxe força premium, minimalista, amb molta potència i comoditat per viatjar en família, amb un maletger gran per posar-hi 4 maletes, una de ben gran, i encara espai per bosses, i que es pot carregar fàcilment a l'estranger a les xarxes locals, interoperables la majoria.

No hem tingut l'estrès del "range-anxiety" però conduir per l'esquerra, des del costat del copilot i fer les rotondes en l'altre sentit, ens ha fet passar estrès

per un altre motiu ben diferent.

Bons volts!



Miquel Àngel Escobar

Responsable Unitat Mobilitat Eficient de l'ICAEN
(Institut Català d'Energia)
i simpatitzant de Volt-Tour
miquel.angel.escobar@gmx.net

Entrevista

En el nostre butlletí nº21 entrevistem a Alfred Bosch i Bravo, especialitzat en reparació i venda de motos, bicicletes i patinets. Gairebé sis dècades de servei al públic avalen la recerca de la mobilitat sobre rodes, sostenible des de finals de mil·lenni



Alfred Bosch i Bravo de "Cop de Gas" a Sant Feliu de Guíxols

Benvolgut Francesc, en primer lloc, moltes gràcies per atendre'ns i per dedicar-nos el teu temps per a l'entrevista que, com és habitual, fem per al butlletí de l'Entitat Promotora del Vehicle Elèctric, Volt-Tour.

Ens agradaria que ens contestessis algunes preguntes i ens donessis la teva visió personal del sector del vehicle elèctric.

Com i quan se't va ocórrer portar una botiga de bicicletes?

Cop de gas va néixer de l'experiència de Joan Bosch i Rebugent (mon pare) en la "posta" a punt dels motors de combustió. Aquest ajust de precisió permetia que les motos tinguessin el "cop de gas" necessari per afrontar qualsevol obstacle, fent possible que sortissin "fora de pista" en disciplines com el trial, enduro y motocròs. Paral·lelament els "menuts" ciclistes aprenents de trialers, intentàvem imitar les proeses motoristes dels nostres ídols majors d'edat, desmuntant parafangs, paneres i portaequipatges fins a deixar aquelles primeres bicis de passeig perfectament adaptades per sortir de pista fent el que podíem amb la força de les nostres cames.

Venia de família o la vas començar tu?

El pare em deixava les bicis mentre ell s'ocupava de les motos (sempre ho va considerar una disciplina menor). Quan vaig tenir poder de decidir, vaig demanar expressament d'ocupar-me d'aquesta fracció de la nostre empresa familiar. Va ser a finals dels 80's quan arribaren les primeres Bicicletes de tot terreny (BTT's) mentre que les BMX (bicicletes de circuit) i les trialsin (o bicicletes d'equilibri) ja tenien un petit espai al mercat i em va semblar el moment perfecte (és de rigor reconèixer l'encoratjament rebut per un company del Centre Excursionista Montclar, el Sr. Faust Puigdemont).

En l'àmbit particular quan vas començar a tenir interès per les bicicletes?

Mon germà Xavi i jo tenim fotos amb bicicletes molt abans de tenir memòria, solia ser el regal més valorat del dia de reis i també motiu principal d'esbarjo dels dies festius. Els meus cosins, el malaurat Enric i els seus germans Raül i Carles son encara actius com jo mateix als seus respectius locals (motocentre i motobisbal).

Es pot dir que des de sempre.. recordo vagament haver participat en edat escolar en una cursa oval

al camp de futbol de la carretera de Palamós (ara Sant Feliu Gent gran) organitzada pel club ciclista de la ciutat (Sport Ciclista Guíxols) on vaig acabar en segon lloc. També recordo les gimcanes al pati dels "col·legis nous" (avui CEIP Gaziel) on la prova reina era la cursa de lentitud on lo prohibit era anar endarrera, però guanyava qui arribés l'últim!

És un sector agraït, et va costar molt decidir-te a dedicar-t'hi?

La figura de l'aprenent als tallers de l'època tenia un sobrenom: érem els manxaires! És a dir, que quan arribaven rodes per inflar (normalment petites i primes com les de les bicis, patinets i algun cotxet de criatura, carret o carretilla transportadora) ens tocava agafar la manxa i fer exercici !

Quan ja de jove mon pare delegà i ho va deixar a les meves mans, les bicis varen ser un 1er repte personal dins la pròpia empresa (sense oblidar ni un moment que les motos eren prioritàries).

Primer de tot et vas dirigir a un públic més urbà, amb bicis de passeig?

Aquest públic ja el teníem, quan ho vaig agafar jo vaig obrir el meló de les BTT's o bicis de muntanya. Recordo que les tres 1eres varen arribar completament desmuntades cargol per cargol i raid per raid.. es deien Pellisser i encara en guardo una totalment operativa al taller.

Tècnicament quines diferències tenen la bici de muntanya i la de carretera?

Les bicicletes de muntanya deriven del BMX (bici de motocròs) mentre que les de corredor o de cursa en carretera deriven de les bicis clàssiques. Als inicis existia una disciplina molt dura, el ciclocròs, on a una bici de cursa se li adaptaven rodes de muntanya molt primes com els corredors podien competir tant pedalant com corrent amb la bici a l'espatlla (òbviament aquesta modalitat ha quedat absorbida per l'especialització del mercat..) en un principi les rodes gruixudes era lo més vistós, també la forma del manillar, la quantitat de canvis i la relació de volta de roda/pedalada.

La posició del ciclista en cursa/carretera era (i és) més aerodinàmica (a l'hora que incòmode) mentre que el ciclista de muntanya pot descansar l'esquena en una posició més natural (d'aquí l'èxit de les BTT's com a bici popular) sense perdre aquest estil de competició que envolta ambdós conceptes. Avui en dia les rodes han igualat diàmetre (622 ISO) les

bicis de corredor ja porten frens de disc i canvis electrònics i es fa molt estrany veure una Bici de muntanya sense amortidors.

L'aparició de les elèctriques a finals de mil·lenni (que han trencat un tabú sagrat en ciclisme: el pes) les Fixies (bicis urbanes minimalistes sense frens amb pinyó fix i colors llampants) o les Gravel (a mig camí entre els dos conceptes) han escurçat diferències entre aquestes dues disciplines compartint components tant en un sentit com en l'altra

Segueixen fortes les vendes de bicis?

Segons les enquestes a majoristes i distribuïdors de les grans marques publicades en una revista de referència ciclista (tradebike) a dia d'avui estem estancats o en un lleu retrocés (segurament degut als efectes de la pandèmia) comparant-ho amb el creixement exponencial que ha dut a importants fabricants del sector de l'automoció (el darrer: Porsche amb el canvi integrat MGU (motor gear unit) de Pinion) a invertir en el sector del ciclisme (en components Magura, Pollini, Galfer, Michelin, Motul.. i un llarg etcètera fa temps que hi dediquen recursos I+D+I) la qual cosa fa pensar que el futur anirà a favor dels VMP (vehicles de mobilitat personal) i és en aquest punt on dono entrada als més populars vehicles i cridats a envair els nostres carrers.. els patinets.

El públic en general ara el que més busca són les bicicletes elèctriques?

Fa més d'una dècada que copdegas va donar pas a ecopdegas fent bona l'experiència adquirida en el sector del motor en relació al sector del pedal. Talment és com si els astres haguessin volgut que la tecnologia ajuntés ambdues formes de mobilitat donant tant la raó tant al meu enyorat pare com a mi en potenciar el bo i millor d'ambdós sectors vers la nova tendència sostenible (inevitable en un progrés irreversible) vers a un futur mancat de recursos fòssils.

La bici "muscular" (com s'anomena avui a les bicis de tota la vida) segueix ben viva en no dependre d'un element desconegut per la immensa majoria d'usuaris (carregat de tabús) com és la mal anomenada bateria (adjectiu que fa referència a la disposició de les cel·les, que acaba convertit en substantiu) o mòdul acumulador d'energia (present avui a tots els dispositius tant quotidians com ho són els telèfons mòbils que tots duem al damunt) i al no veure el seu pes incrementat amb elements fixes/extraïbles (que acaben essent fixes igualment)

es pot dir que gaudeix de bona salut sobretot en la fracció físicament més capaç de la clientela dedicada a l'esport de lleure o a l'oci de cap de setmana.

A la bici elèctrica en canvi l'increment de pes forma part del seu propi disseny i permet assolir petites fites quotidianes alliberant-nos del ineficient vehicle automòbil en alguns casos. Permet a una fracció físicament menys capaç de la clientela assolir reptes de joventut impossibles de recuperar d'una altra manera que ens retorna un cert nivell d'esport adequat a la nostre edat (enguany en faré 63, només 3 més que ecopdegas) i permet (gràcies a la tecnologia) accedir on altres vehicles hi tenen el pas barrat (repartiment en logística, circulació per carrils específics, accés a nuclis de vianants. etc).

També val a dir que són francament boniques i esbeltes comparades amb les motos.. cada vegada més ben fetes i més populars.

I referent als patinets, en venen? Què en pensem?

Absolutament a favor i que han vingut per a quedar-se. El patinet plegable i extremadament lleuger va arribar a inicis de mil·lenni com a solució pràctica complementada a l'estacionament de l'automòbil. En aquell moment el patinet no era elèctric i ses rodetes no eren més grans que les d'una bota de patinador/a. El seu servei estava pensat per acostar les persones dels estacionaments cada vegada més allunyats dels nuclis urbans (ja fos per feina, visites o compres) o senzillament per sport/leure als skateparks.

Més tard, la tecnologia va permetre que fossin elèctrics i autopropulsats (com els coneixem avui en dia) creant un buit legal amb la resta de vehicles automòbils. La DGT (direcció general de trànsit) ha establert una sèrie de condicions reguladores de recent aplicació (just de finals d'aquest gener) on els fabricants d'VMP's s'han d'acollir (per fi) a unes homologacions molt exigents que garanteixen la seva seguretat vers als seus usuaris i a la resta de persones amb qui podem interaccionar. Espero amb ànsia que aquesta nova flota de patinets homologats sigui majoritària i que a les escoles s'inclogui la formació vial necessària per a circular amb normalitat i lliures de restriccions absurdes com les que patim en els transports públics actualment.

Val a dir que ja fa temps que a ecopdegas la feina diària passa per aquests petits enginys i que la tendència va en augment, però degut al baix cost i la descarnada competència de les grans cadenes i botigues "on line" (sense seu física algunes) la venda

comercial encara no és correspon amb la reparació (però gràcies a les males experiències prèvies el client també acut i recomana ecopdegas com a botiga de confiança) i ja compto amb clients tant prestigiosos com la RSF (radio Sant Feliu, emissora local)

El taller, part important d'una botiga. Què ens contes del teu taller?

Ecopdegas sempre s'ha considerat 1er SAT (servei d'assistència tècnica) que botiga donat que gaudim del registre industrial nº 07020 i la principal activitat és la postvenda (segurament tant o més important que la pròpia venda) que és la que conrea el prestigi que puc gaudir després de tants anys (des de juny 1964) amb la porta oberta. Aquest taller compartit entre motos, bicis, patinets i tota mena d'enginys destinats a facilitar-nos la vida en els nostres desplaçaments diaris o en el nostre esport de lleure preferit és únic en la seva espècie donat que els motors de combustió n'estan exclosos de servei (per voluntat i coherència pròpies) des del 2014, any que el copdegas passa a ser ecopdegas i s'estableix com a exclusiu de vehicles elèctrics.

Des de quan creus que torna a la nostra societat l'eufòria de fer bici?

No crec que mai hagi desaparegut, si bé és cert que són modes i com a moda, alguns aparcaments particulars tenen una o dues bicis "embalsamades" sense funcionar. Les bicis es varen reinventar amb l'aparició de les BTT's (o MTB's segons siguin les sigles en català o anglès) cap a finals de la dècada dels 80's.

L'impuls donat per la tecnologia en facilitar que siguin elèctriques (de disseny o reconvertides) també ha pogut influir, però els costos elevats no permeten que siguin lo populars que han estat sempre com a mitjà de transport barat i eficient.

Corres amb bici amb algun equip?

No, en el seu moment vaig ser fundador/impulsor de la secció ciclista del CEM i director (més tard) d'un bon equip guanyador dins i fora de les comarques gironines.. però a dia d'avui estic desconnectat de la competició i guardo un magnífic record de qui em va acompanyar en aquella aventura

Es viu un moment molt àlgic del moviment bike. Creus que s'aguantarà?

Estarem atents a qualsevol canvi dins la mobilitat i

seguirem les tendències 1er que ningú (tal com ho he fet sempre a ecopdegas) però crec que la bici i el patinet estan destinats a compartir el futur dels VMP's

Quina és la millor data per a trobar grans descomptes?

El mercat s'estableix per l'oferta i la demanda. Cada negoci s'enfoca d'una manera diferent i ecopdegas fa temps que no acumula stocks (buscant rappels). Els grans magatzems i centres comercials en canvi treballen per quantitat i la temporada se sol acabar quan s'acaba el bon temps, sol ser aquest el millor moment.

Quines fites t'has marcat?

En un parell d'anys tindrè edat per a jubilar-me i de no tenir descendents disposats a continuar el negoci em tocarà ser actiu fins que la salut m'ho permeti (la jubilació d'un autònom no permet viure amb dignitat). Per això ecopdegas (de moment) està destinat a acomplir sis dècades (les meves) fins que la salut m'ho permeti. Els meus objectius no han variat: gaudir d'una feina que m'apassiona resolent problemes a clients propis i aliens.

Elisenda Tortajada i Flores

Secretària de Volt-Tour
secretaria@volttour.eu

Observacions: Persones interessades en ser entrevistades per l'associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour, si us plau, enviar un e-mail sol·licitant l'entrevista a secretaria@volttour.eu

Empreses associades a Volt-Tour

L'empresa Patinets Xela S.L. presenta el transportador elèctric eCarry dirigit al sector agrícola

L'empresa Patinets Xela SL, ubicada a Agramunt (Urgell), presenta el projecte de transportador elèctric eCarry pensat pel sector agrícola. Consisteix en un transportador que permet tragar objectes o elements voluminosos o pesats que sovint és necessari fer en el sector de l'agricultura.

A la web www.ecarry.es es poden veure tots els detalls tècnics i de funcionament del transportador elèctric.

Es tracta d'un carret de càrrega i descàrrega d'animals o altres objectes que pesen molt sense fer cap esforç. Incorpora un cabrestant amb fre automàtic que es pot ajustar l'alçada. Té una plataforma on es pot pujar el conductor i conduir el carret. Té tres velocitats d'avanç i també marxa enrere. Les velocitats són, 5, 15 i 25 km/h.



Dos motors potents de 800 W nominals asseguren que el carret pugui fer qualsevol recorregut en terrenys complicats i/o amb pendents. La màxima càrrega que pot tragar el model Multiecarry EC 10 és fins a 300 kg.

Opcionalment es pot incorporar el dipòsit de 60 litres per tractament fitosanitari i/o herbicides.

Deposito para tratamiento fito-sanitario y herbicida, 60L con bomba eléctrica Lanza y barra fumigadora



- ✓ Carro eléctrico con doble motor, potencia nominal 2 x 800w (max: 2 x 1200w)
- ✓ Batería 48v y 16Ah
Cargador incluido, alimentado a 220v
- ✓ Cabrestante con freno automático con ajuste de altura
Rodillo frontal+3 rodillos internos facilitan la carga y descarga
- ✓ Plataforma abatible para subirse al carro
Tres velocidades de avance (5, 15 y 25Km/h) y marcha atrás
- ✓ Doble sistema de freno, hidráulico, eléctrico y modo parking
- ✓ Ruedas traseras giratorias, ofrecen gran maniobrabilidad
- ✓ Carga Máxima 300kg
Peso del carro: 75Kg
- ✓ 3 Modos de velocidad y marcha atrás
Velocidad máxima de 25km/h
- ✓ Accesorio opcional, deposito 60 litros
Incluye motor bomba a 12v, Lanza y barra fumigadora



L'empresa Patinets Xela SL ja ha tingut una desena d'encàrrecs del transportador elèctric **Multicarri EC10** i capacitat per fer adaptacions a les necessitats específiques del client.

Interessats en el transportador elèctric eCarri podeu contactar directament a l'empresa Patinets Xela SL

Ramon Boncompte
info@ecarry.es
Tel.: +34 699 22 36 95
www.ecarry.es



Moltes felicitats VARELEC SL!

Ass. Volt-Tour
CIF: G24281010
c/ Nostra Sra del Coll n°32 (Urb. St. Josep)
CAT-08450 Llinars del Vallès (Barcelona)
nobl - 610 60 51 71 e-nobl - info@volttour.eu



CERTIFICAT DE RECONeixAMENT AL SERVEI DE LA ELECTROMOBILITAT
DE L'EMPRESA ADHERIDA A VOLT-TOUR

VARELEC S.L.



1994 - 2024
30 anys

L'entitat sense ànim de lucre associació catalana promotora del vehicle elèctric Volt-Tour (fundada l'any 2000) vol reconèixer i felicitar a l'empresa **VARELEC S.L.** per la seva constància, tenacitat i perseverança en prestar servei al sector de la Electromobilitat al nostre país durant més de **30 anys** des de l'any de la seva fundació: 1994.

Per aquest motiu en data 14 de setembre de 2024 liuram a l'empresa adherida a Volt-Tour **VARELEC S.L.** aquest certificat de reconeixement al servei de la Electromobilitat a tots els efectes oportuns que **VARELEC S.L.** pugui menestar.

Patrick Renaud i Meier
President de l'associació Volt-Tour

Aleix Lavola i Fabra
Vicepresidència i memòria documental
de l'associació Volt-Tour

Volt-Tour

Associació VOLT-TOUR, promotora del vehicle elèctric

www.volttour.eu

Fundada l'any 2000

Edició 21 novembre 2024

Fes-te soci de Volt-Tour!

L'associació Volt-Tour pretén promocionar, divulgar i fomentar la investigació i el desenvolupament del vehicle elèctric i del vehicle híbrid, perquè aporta millores mediambientals, diversificació de les fonts d'energia i qualitat de vida als ciutadans.

Més informació a :

www.volttour.eu

Els socis de Volt-Tour reben periòdicament el butlletí. Són convidats a conferències, trobades i ral·lis que s'organitzen al llarg de l'any i poden rebre ajudes econòmiques en qualsevol activitat o desenvolupament que es plantegi i que fomenti la promoció i el desenvolupament del vehicle elèctric al nostre país.

Quota soci particular45 euros/any
Quota soci associació.....90 euros/any
Quota soci empresa (menys de 10 treballadors).....200 euros/any
Quota soci empresa (mes de 10 i menys de 200 treballadors)350 euros/any
Quota soci empresa (més de 200 i menys de 400 treballadors).....600 euros/any
Quota soci gran empresa/administració (més de 400 treballadors).....900 euros/any

Link per inscripció :

http://www.volttour.eu/?page_id=1408

Persona de contacte : **Eulàlia Castelló** (661 668 052)
Carrer nostra senyora del Coll nº32
CAT-08450 Llinars del Vallès (Barcelona)
e-mail : lalicastello@gmail.com

DADES PER DONAR-SE D'ALTA SOCI VOLT-TOUR

Nom i Cognom :
D.N.I :
Tel mòbil :
Tel fix :
Fax :
E-mail :
Web :
Adreça :
Nº Iban :
Quota soci particular : SI NO
Quota soci empresa (<10 tr.) : SI NO
Quota soci empresa (>10 tr.) : SI NO

IBAN del compte per a domiciliació bancària:

TIPUS DE VEHICLE

Marca :
Model :
Pes :
Nombre de rodes :
Potència nominal motor :
Velocitat màxima :
Autonomia :
Legalitzat ? : NO SI
Autoconstruït ? : NO SI

Associació VOLT-TOUR, promotora del vehicle elèctric

www.volttour.eu

Fundada l'any 2000

Edició 21 novembre 2024

Empreses i entitats associades a Volt-Tour (2023-2024)
(Associació catalana per la promoció del Vehicle Elèctric)



Uris BCS



Can Bassa



MERIN'S
ESCOLA DE FORMACIÓ PROFESSIONAL SL



RE CARE

Retrofit Car Electric



Santi Enrique



DESCUBRE TU ELÉCTRICO NISSAN

e.fira
.CAT



CHARGERIUM



ENGINEYERS BCN



COLLEGI D'ENGINYERS GRADUATS
I ENGINYERS TÈCNICS INDUSTRIALS
DE BARCELONA

Etecnic



aprofitament
assessorament
ambiental, s.l.



VEGA
CHARGERS

