

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

197
enero
2025



BAIX LLOBREGAT CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

CTRA. DE LAUREA MIRÓ, 173 SANT FELIU DE LLOBREGAT 628 719 801 - 93 666 02 65
WWW.AUTOESCOLABAIXLLOBREGAT.ES

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

CORVETTE ZR1 2025



1064 CV

(mas información en contraportada)

Rentat Automàtic Premium

Només a **ElefanteAzul** Molins

- Atenció personalitzada
- Respecte per a la carrosseria
- Rentat des de 4€

Obert 24 hores

Benzineres Quality low cost · Centres de rentat Premium
ElefanteAzul - Autonetoil Molins
Carrer del Pla 3, 08750 Molins de Rei

Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas

678 088 803

SE VENDE FOTOCOPIADORA

De 1 año. Tipo A4. De 13 color. Es buena máquina. Muy económica. Con garantía. Más información al

676 727 151

¡VENDDA!

Mitos

BMW R90S, 898 cc, 1975, versión "Daytona"



BMW empezó a fabricar motocicletas en 1923 y es una de las pocas marcas que ha podido llegar hasta nuestros días con un producto de gran diseño, innovador y de primera calidad. En este reportaje, presentamos uno de sus modelos más míticos, la R90S, que pasará a la historia como la mejor moto sport-turismo de su época. Su motor potenciado a 67CV le permitía superar la barrera de los 200km/h por primera vez en una BMW de serie. Además de su potencia, destaca por su elaborada carrocería que incluía un colín trasero y un semicarenado superior que acabaría creando escuela, siendo imitado por muchas marcas. La decoración de esta legendaria motocicleta es otra singular característica, basada en una pintura con degradación de tonos, primero en gris y a partir de 1975 con esta espectacular versión

anaranjada conocida popularmente como "Daytona". Con este modelo BMW ofrecía al público quizás la mejor motocicleta del momento para viajar, gracias a su facilidad para ubicar equipaje y la transmisión secundaria por cardán, pero sin renunciar a una conducción deportiva. Una combinación difícil de igualar que se tradujo en un impresionante éxito de ventas. La versión en color gris, con una apariencia mucho más discreta, fue muy utilizada para los desplazamientos diarios. Entre las dos versiones, a lo largo de los 3 años en que el modelo se mantuvo en producción (de 1973 a 1976) se llegaron a fabricar 17.564 unidades.

Foto y texto: Museo Moto Bassella



Serveis d'urgència:

- Emergències:112
- Emergències mèdiques:061
- Protecció Civil:112
- Bombers de la Generalitat:085
- Cos Nacional de Policia:091
- Mossos d'Esquadra:088
- Guàrdia Urbana:**
- Cornellà de Llobregat: 933 771 415
- Esplugues de Llobregat:092
- Sant Feliu de Llobregat:092
- Sant Just Desvern:092
- Sant Joan Despí:934 806 010
- Molins de Rei.....936 688 866
- Pallejà.....936 630 102
- St Vicenç dels Horts ...936 566 161
- St Andreu de la Barca 936 356 410
- Cervelló.....93 660 27 00
- Corbera de Llobregat.93 668 80 00
- La Palma de Cervelló .639 386 163
- El Papiol.....93 673 20 00
- Torrelles de Llobregat..93 689 10 00
- Vallirana.....93 683 00 00
- Sant Boi.....93 640 01 23
- Viladecans93 659 40 24
- El Prat de Llobregat ...93 478 72 72
- Guàrdia Civil:062
- Creu Roja:934 222 222 (Coordinació d'emergències)

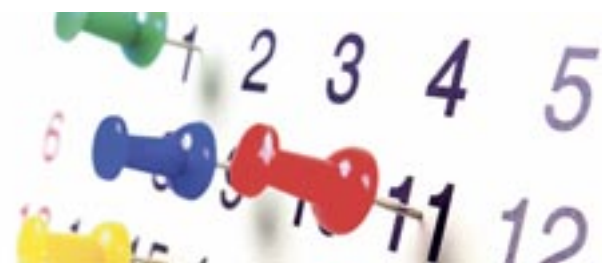
Altres serveis:

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

Motoclubs del Baix Llobregat:

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

Agenda



- 12/01/2025** FCM Copa Catalana d'Enduro Country a La Floresta FCM Campionat de Catalunya de Velocitat a Barcelona-Catalunya (a determinar data)
- FCM Campionat de Catalunya d'Enduret a La Torre d'Oristà (data a determinar)
- FCM Campionat de Catalunya de Trial Open a Tona (data a determinar)
- FCM Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques a Barcelona-Catalunya (a determinar data)
- FCM Copa Catalana d'Enduro Clàssiques a La Torre d'Oristà (data a determinar)
- FCM Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques a Barcelona-Catalunya (a determinar data)
- 18/01/2025** Circuit Andorra - G3 - ANDBANK GSERIES 2025
- 19/01/2025** FCM Copa Catalana d'Enduro Country a La Torre d'Oristà

Parece que fue ayer



- 1969** Chrysler introduce como equipo optativo la primera luz de alta intensidad para el manejo nocturno.
- 1971** Imperial ofrece el primer sistema antibloqueo en las cuatro ruedas en la historia.
- 1975** En respuesta al embargo de crudo Arabe, Chrysler ofrece un sistema que alertaba al conductor cuando presionaba el acelerador muy fuerte, sin necesidad....
- 1976** El motor utiliza sensores de chispa y una computadora para el control de emisiones.
- 1978** Plymouth Orizon, y Dodge Omni son los primeros autos compactos Americanos con tracción delantera.
- 1981** El completamente nuevo auto "K" estaba impulsado por un nuevo motor de 2.2litros y solo cuatro cilindros.
- 1988** En 1988 el Chrysler New Yorker fue el primer automóvil Americano con "Air Bag" como equipamiento estándar.
- 1991** Chrysler ofrece al público el primer automóvil diseñado para la competición "un pura sangre", El Dodge Viper V-10.

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

Llobregat Motor
www.llobregatmotor.com

Periodico MENSUAL y GRATUITO repartido en:

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

Redacción: info@llobregatmotor.com

Departamento Comercial: alberto@llobregatmotor.com

Edita

ARACAT PUBLICIDAD

08940 Cornellà de Llobregat (Barcelona)

Tels. 619 900 979

alberto@llobregatmotor.com

Depósito. Legal: B-12127-2012

El mercado de ocasión de Cataluña cumple las previsiones y cierra 2024 superando las 290.000 unidades vendidas

El mercado de ocasión de Cataluña cierra 2024 con un crecimiento del 6,6%, hasta alcanzar las 291.124 unidades vendidas, cumpliéndose las previsiones de las patronales del sector GANVAM (distribuidores oficiales e independientes) y FACONAUTO (concesionarios).

En un análisis por antigüedad a nivel nacional, los datos ponen de manifiesto cómo la renovación del parque debe convertirse en piedra angular de las estrategias de descarbonización. En este sentido, aunque las ventas de modelos de entre 10 y 15 años cerraron el ejercicio con un retroceso del 4,7% concentrando cerca del 16% del mercado, los de más de 15 años supusieron cuatro de cada diez operaciones o, lo que es lo mismo, un total de 873.877 unidades, un 11% más.

De ahí que la antigüedad media del turismo usado vendido en España en 2024 se situara en los 11,2 años, en línea con 2023, dando muestra, un ejercicio más, de las dificultades económicas que tiene el ciudadano medio para acceder a soluciones de movilidad eficientes. Así, en un contexto como el actual, en el que se imponen restricciones de circulación a los vehículos más antiguos y contaminantes para cumplir con los objetivos de descarbonización, las patronales del sector consideran que lo coherente sería facilitar a todas las rentas el cambio de coche.

En este sentido, GANVAM y FACONAUTO abogan por incluir el apoyo al usado joven en los planes de incentivo como medida para garantizar una movilidad cero y bajas emisiones asequible. De hecho, uno de cada cuatro turismos (25,8%) de segunda mano vendidos en 2024 tenía entre cero y cinco años. En concreto, estos mode-



los jóvenes registraron un total de 545.665 unidades, lo que supone un 9% más que el año pasado, demostrando el interés creciente que despiertan estos modelos por su relación calidad/precio. Al apoyar su compra, se dinamiza la demanda y, por tanto, se acelera la renovación del parque y los objetivos

de descarbonización.

Por canales, las empresas alquiladoras fueron las que más aumentaron sus ventas con modelos de segunda mano. A cierre de ejercicio, sus operaciones con turismos usados crecieron un 25,7%, hasta alcanzar las 146.332 unidades vendidas. Le

siguieron las importaciones -que aunque concentraron el 5,4% del mercado- aumentaron un 18,9% en 2024. El tercer lugar, lo ocupan los operadores de renting, que incrementaron un 18,2% sus ventas con usados a cierre del año pasado, registrando un total de 162.995 unidades.

LAS VENTAS DE ELECTRIFICADOS DE SEGUNDA MANO, AL ALZA

En un análisis por fuentes de energía, los datos muestran un mercado de segunda mano dieselizado, en el que el 52,5% de las operaciones registradas en 2024 correspondieron a este combustible. Le sigue la gasolina, con el 37% de las ventas. Por su parte, los vehículos electrificados, aunque tienen todavía un peso testimonial en el mercado de ocasión, continúan al alza, poniendo de manifiesto cómo el mercado de ocasión consigue rebajar el precio de adquisición y acercar la movilidad cero emisiones a todas las rentas. En concreto, los eléctricos puros de ocasión -que representaron el 0,9% del total- aumentaron sus ventas un 54,7%. Los híbridos enchufables, que concentraron el 0,9% del total en 2024, crecieron un 82,4% a cierre de año.

Fuente: Faconauto



Si apuestas por nosotros saldrás GANANDO

LlobregatMotor





619 90 09 79

www.llobregatmotor.com

Balanç de la sinistralitat a les carreteres catalanes fins al 31 de desembre de 2024

El Servei Català de Trànsit (SCT) informa que aquest 2024 han perdut la vida 136 persones en 121 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Durant el mateix període de l'any passat, van morir 152 persones en 136 sinistres mortals, el que suposa una reducció de l'11% de les víctimes mortals. Si ho comparem amb el 2019 (any de referència per al compliment d'objectius), període en què van morir 175 persones en 161 sinistres, la reducció és del 23%. Tanmateix, en aquest 2024, s'han registrat 803 persones ferides greus en accident de trànsit, que són un 11,5% més que el 2023.

Aquest mes de desembre han mort 10 persones a la xarxa viària interurbana, dues víctimes mortals menys que l'any passat i dues més que el 2019. Cal destacar que el 23 de desembre tres persones van perdre la vida en un sinistre a l'N-420 a Riudecols.

QUASI LA MEITAT SÓN VULNERABLES

El balanç d'enguany de víctimes que pertanyen als col·lectius vulnerables (motoristes, ciclistes, vianants i conductors de vehicles de mobilitat personal)

L'AP-7 registra 6 víctimes mortals enguany, 9 menys que l'any passat

suposa gairebé la meitat del total de morts (45,5%). En concret, han mort 47 motoristes (7 menys que l'any passat), 8 vianants (5 menys que el 2023), 6 ciclistes (2 més que l'any passat) i 1 usuari de vehicles de mobilitat personal (VMP). La proporció de motoristes morts respecte al total de víctimes continua sent d'una tercera part, en concret, un 34,5% i se situa en valors pròxims als d'ocupants de turismes (amb 53 morts).

D'altra banda, per tipologia de vehicle cal destacar que enguany es

Un total de 136 persones han mort a les carreteres catalanes, un 11% menys que l'any passat i un 23% menys que el 2019

manté un augment en la sinistralitat de les furgonetes. De l'1 de gener al 31 de desembre, han mort 13 persones que viatjaven en furgoneta. Al 2023 només es va registrar una víctima mortal; en canvi, el 2019 hi va haver 9 morts en aquest tipus de vehicle.

Pel que fa al tipus de sinistre, dels 121 accidents mortals, 44 han estat accidents amb un sol vehicle implicat i la resta s'hi ha vist implicat més d'un vehicle. D'aquests, 30 han estat xocs frontals però també hi ha hagut 16 xocs laterals i 15 encalçaments, entre d'altres.

REDUCCIÓ DE LA SINISTRALITAT A L'AP-7

Aquest 2024, la sinistralitat a les carreteres catalanes s'ha mostrat molt dispersa. No obstant, enguany, la carretera amb major sinistralitat és la C-37, amb 7 víctimes mortals (3 en un mateix accident a Castellfollit del Boix). En segon lloc, amb 6 morts cadascuna, hi ha l'Eix Transversal (C-25), l'N-II, l'N-420 (la qual va registrar també un accident a Riudecols amb tres morts) i l'AP-7.

El 45,5% de víctimes mortals han estat de col·lectius vulnerables

D'aquesta darrera via cal destacar, però, que s'hi manté una reducció de víctimes mortals, amb 9 menys que l'any passat i també 9 menys que en el mateix període del 2019 (abans de la gratuïtat).



Quant a les vies amb major sinistralitat a continuació se situa la C-32 amb 5 víctimes mortals, i després l'A-2, la C-12, l'N-340 i la C-31, les quals han registrat 4 morts cadascuna.

SINISTRALITAT MASCULINA I A LA TARDA

Si analitzem la sinistralitat d'aquest 2024 des del punt de vista del gènere, convé destacar que de les 136 víctimes mortals, 117 eren homes (el 86%) i 19, dones. També entre els ferits greus hi ha majoritàriament homes: dels 803 ferits greus d'enguany, el 76% eren homes i el 24%, dones.

La franges d'edat que acumulen més morts enguany són la de 55 a 64 anys, amb 29 víctimes, i la de 45 a 54 anys, amb 21 morts. La franja d'edat, però, que registra un major augment respecte el 2023 és la d'entre 65 i 74, amb 17 víctimes, un 89% més que l'any passat (9).

Finalment, si analitzem els 136 morts per franja horària, un 50% es van accidentar a la tarda

i és la franja que acumula més morts amb 68 víctimes, seguida del matí amb 46. Així mateix, els caps de setmana i festius, amb 70 víctimes, continuen acumulant la meitat dels morts en accident de trànsit a les carreteres catalanes.

REDUCCIÓ EN 3 DE LES 4 DEMARCACIONS

Cal destacar que es manté la reducció de la sinistralitat a la majoria de les demarcacions respecte al 2023.

Barcelona, amb 55 víctimes mortals, continua sent la demarcació amb més mortalitat, tot i que n'ha registrat 9 menys que l'any passat (-14%). Les comarques amb més víctimes han estat el Baix Llobregat i el Bages, amb 9 morts, seguides del Maresme, amb 8. En aquesta demarcació han mort 26 dels 47 motoristes i 7 dels 8 vianants de tot Catalunya.

Tarragona, amb 34 morts, registra un lleuger decrement respecte el 2023, amb 36 morts. Desembre ha estat el mes amb més mortalitat, amb 7 víctimes

mortals. El Baix Camp, amb 12 morts representa el 35% de víctimes de tota la demarcació. Cal destacar també que la meitat dels ciclistes morts enguany a les carreteres catalanes han perdut la vida en aquesta demarcació (3 de 6).

Pel que fa a Girona, amb 21 persones finades, 7 menys que l'any passat, confirma la tendència en la reducció de la sinistralitat al llarg del 2024. Quant a les comarques gironines, l'Alt Empordà, amb 6 morts i el Gironès, amb 4, són les que han registrat més mortalitat. A les carreteres gironines, han mort 9 motoristes, 1 vianant i cap ciclista.

Per acabar, Lleida, amb 26 víctimes mortals, dues més que l'any passat, és l'únic territori on ha augmentat lleugerament l'accidentalitat mortal. Quant a comarques, el Segrià suma quasi la meitat dels morts (11) i el Pallars Sobirà en registra 6. Pel que fa als col·lectius vulnerables, 7 motoristes i 2 ciclistes han mort a les carreteres lleidatanes.

Font: Servei Català de Trànsit

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

Faconauto califica de “esencial” la prórroga del Moves III mientras se avanza en un plan mejorado de ayudas directas

La patronal también valora positivamente la renovación de la desgravación del 15% para la adquisición de vehículos electrificados y destaca que alcanzar una penetración del 25% de esta tecnología en 2025 será clave para evitar sanciones, pérdida de empleo e inversiones

momento crucial para el sector, que tiene por delante un año de mucha incertidumbre ante la posibilidad de que se apliquen fuertes multas al sector.

Faconauto subraya que el insuficiente avance en la electrificación del mercado podría comprometer las cifras actuales de ventas de vehículos de combustión, debido al riesgo de incumplir los límites de emisiones establecidos por la Unión Europea. Al respecto, destaca que España tiene el potencial para acelerar la adopción de la movilidad electrificada, impulsada por factores como la renta disponible de parte de la población, la infraestructura de recarga en áreas urbanas y la creciente oferta de vehículos eléctricos. Con ayudas directas a la adquisición, la patronal considera factible alcanzar 250.000 matriculaciones de vehículos electrificados para finales de 2025, representando el 25% del mercado.

Por ello, Faconauto considera que esta prórroga se debe aprovechar para avanzar en el diseño de un nuevo modelo de ayudas directas que sea más eficaz y accesible para los ciudadanos. En este sentido, propone avanzar tomando como referencia la operativa del Plan Reinicia Auto+, trabajada



por el Ministerio de Industria con el sector y que se está aplicando para ayudar a los damnificados por la DANA. Este modelo no solo facilita el acceso a las ayudas directas en el momento de la compra, sino que también optimiza el papel de los concesionarios en el proceso y beneficia a los clientes.

De igual modo, la patronal ha valorado positivamente la decisión de mantener la desgravación del 15% para la adquisición de vehículos electrificados, una medida que ha demostrado su eficacia para atraer a los compradores hacia estas nuevas tecnologías. No obstante, la patronal ha insistido en la im-

portancia de que esta medida se extienda a las empresas, quienes juegan un papel esencial en materia de electrificación.

"Prorrogar el Plan Moves III era imprescindible para evitar un parón en la electrificación del mercado, pero ahora es momento de mejorar su impacto. Desde Faconauto proponemos que esta prórroga sirva para avanzar hacia un modelo más eficaz, que facilite las ayudas en el momento de la compra, como ocurre con el Plan Reinicia Auto+. Además, es clave que las medidas fiscales que favorecen a los eléctricos se extiendan a las empresas si queremos cumplir con objetivos ambiciosos, como las 250.000 matriculaciones de vehículos electrificados para 2025, necesarios a su vez para esquivar las multas a las que tendrá que enfrentarse el sector", ha dicho José Ignacio Moya, director general de Faconauto.

Fuente: Faconauto



Viladecans respira. Ho sents?

Ciutat Verda Europea 2025



Informa-te'n a viladecans.cat/greenleaf



Les Unitats Mòbils d'Informació al Consumidor visitaran 67 municipis el gener

Les Unitats Mòbils d'Informació al Consumidor (UMIC) de la Diputació de Barcelona visitaran el gener 67 municipis barcelonins que no compten amb un servei municipal de consum, per tal que els veïns puguin presentar-hi les seves consultes i reclamacions gratuïtament. Les unitats passaran per l'Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental i Vallès Oriental.

Les UMIC permeten als ciutadans conèixer i exercir, des de la proximitat, els seus drets com a consumidors. També faciliten material informatiu i consells sobre alguns dels temes més consultats pels ciutadans, per exemple com estalviar en les factures d'aigua, gas i electricitat, o les clàusules en contractes hipotecaris, telecomunicacions i

Els ciutadans poden presentar-hi gratuïtament les seves consultes i reclamacions de consum

empreses de telefonia mòbil.

Les UMIC formen part del programa de l'Oficina Provincial d'Informació al Consumidor (OPIC) del Servei de Suport a les Polítiques de Consum de la Diputació de Barcelona. El seu equip tècnic dona resposta a les consultes i reclamacions que hi fan directament els ciutadans de manera presencial i també atén immediatament les consultes que es trameten telemàticament mitjançant la Bústia del Consumidor, situada a cadascun dels més de 200 ajuntaments adherits a aquest servei.

Font: Diputació de Barcelona



Conducir bajo la influencia de drogas es una infracción muy grave que pone en riesgo la vida del conductor, de los pasajeros y de otras personas en la vía. En este artículo, abordaremos todo lo que necesitas saber sobre las multas por drogas al volante, incluyendo las consecuencias legales, las pruebas de detección y las medidas preventivas.

CONSECUENCIAS LEGALES

• **Multas (económicas):** Las sanciones económicas por conducir bajo la influencia de drogas varían según el país y la gravedad de la infracción. En España, la sanción es de 1.000 euros.

• **Puntos en el Carné de Conducir:** La pérdida de puntos es una consecuencia común. Por ejemplo, en España, conducir bajo los efectos

Multas por drogas al volante: Todo lo que necesitas saber

de drogas supone la pérdida de seis puntos del carné de conducir.

• **Responsabilidad Penal:** el castigo penal se producirá si se conduce bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. La condena lleva aparejada la siguiente pena: prisión de tres a seis meses de prisión o multas de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días; y, en todo caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

PRUEBAS DE DETECCIÓN

• **Pruebas de saliva:** Las pruebas de saliva son comunes debido a su rapidez y facilidad de uso. Pueden detectar la presencia de drogas como cannabis, cocaína, anfetaminas y opioides en el sistema.

minas y opioides en el sistema.

• **Análisis de sangre:** Cuando una prueba de saliva da positivo, a menudo se confirma con un análisis de sangre, que es más preciso y puede determinar la cantidad exacta de droga en el sistema.

• **Pruebas de orina:** Menos comunes en controles rutinarios, pero útiles para detectar el consumo de drogas en un periodo más largo.

MEDIDAS PREVENTIVAS

• **Conciencia y educación:** Es crucial educar a los conductores sobre los riesgos y las consecuencias de conducir bajo la influencia de drogas. Campañas de concienciación pueden ayudar a reducir estos comportamientos peligrosos.

• **Transporte alternativo:** Fomentar el uso de transporte público,

taxis o servicios de transporte compartido para quienes planean consumir drogas.

• **Programas de rehabilitación:** Ofrecer apoyo y programas de rehabilitación para conductores que luchan con el consumo de drogas puede ser una medida efectiva a largo plazo.

Conducir bajo la influencia de drogas es una práctica extremadamente peligrosa y severamente castigada por la ley. Las consecuencias pueden ser graves, tanto en términos económicos como legales, y poner en riesgo la vida de muchas personas.

Es fundamental estar informado y tomar medidas preventivas para evitar situaciones que puedan desencadenar accidentes fatales. Recuerda, la seguridad vial es responsabilidad de todos

Fuente: CEA.

COMPRAMOS Y VENDEMOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN



NEUMÁTICOS NUEVOS Y DE OCASIÓN Desde 20€

Reparación

PEDRO de pinchazos solo: **10€**

660 207 633

Passeig Ferrocarrils Catalans, 280

Cornellà de Llobregat · www.coches2010.com



Grupos de mayor riesgo

Algunos grupos de población se ven especialmente afectados por la inseguridad vial; a saber los jóvenes de 15 a 24 años, los usuarios vulnerables y los ancianos, en particular en lo que respecta a los peatones.

Según datos de la Unión Europea en lo que se refiere a los jóvenes, se producen cerca de 10.000 víctimas mortales al año, lo que supone que casi 15 de cada 100 jóvenes fallece por accidente de circulación. En lo que respecta a peatones, ciclistas y conductores de ciclomotores y motociclistas éstos representan más de un tercio de las muertes en accidentes de carretera: 7.061 peatones, 3.673 motociclistas, 2.477 conductores de ciclomotores y 1.818 ciclistas para el año 2000. Algunos países de la Unión Europea tienen incluso un aumento de motociclistas fallecidos en accidente.

Los niños y los mayores en su condición de peatones son, en las ciudades el grupo de mayor riesgo, seguidos de conductores de ciclomotores y motocicletas a la hora de sufrir un accidente de circulación. Aún así, los conductores de turismos siguen siendo los que constituyen el grupo de mayor riesgo en términos generales, a los que habría que añadir los pasajeros de los vehículos.

Por lo que respecta al sexo, los hombres son los que mayor accidentalidad registran (4 de cada 5 muertos y 3 de cada 4 heridos en accidente de tráfico). La estructura social actual y el hecho de que el hombre pase más tiempo al volante hace que el hombre tiene como consecuencia inmediata una mayor mortalidad varonil.

TRAS UN ESTUDIO REALIZADO POR LA UNIVERSIDAD DE GRANADA SE LLEGÓ A LA CONCLUSIÓN:

La edad está asociada de manera importante a la accidentalidad, siendo el grupo más joven de 18 a 24 años el que presenta un mayor riesgo, que disminuye paulatinamente conforme aumenta la edad hasta la década de 55 a 64 años, para aumentar después moderadamente.

El varón tiene sobre la mujer un leve exceso de riesgo en todos los tramos de edad, pero esta relación no es constante en las distintas circunstancias ambientales y personales.

Así, la relación de riesgo es mayor en la noche y el crepúsculo que durante el día, en el cual no hay apenas diferencia entre ambos sexos. También en condiciones de circulación ininterrumpida superior a una hora cambia el exceso de riesgo del hombre sobre la mujer, anulándose en los conductores jóvenes



e invirtiéndose en los conductores de mayor edad.

El ir acompañado en el vehículo supone un notable incremento del riesgo de sufrir un accidente en todos los tramos de edad y sexo, aunque en mayor medida en los varones jóvenes. Asimismo, el riesgo que representa la compañía es superior en la carretera, en donde llega a ser de más del doble respecto a la conducción en solitario, que en la zona urbana.

La conducción durante la noche y el crepúsculo presenta un riesgo globalmente moderado en relación a la conducción diurna, aunque es distinto según el grupo de edad y sexo, pues en los varones jóvenes llega a ser de casi el doble y en el caso de las mujeres maduras es nulo.

La superficie de la calzada mojada o alterada produce un incremento medio del riesgo de alrededor de un 70 %, y este efecto adverso es superior en la mujer que en el hombre.

ALCOHOL

En relación con la información recogida en el registro de accidentes con víctimas de la Dirección General de Tráfico (DGT) no hay problemas de validez con las variables ambientales o con la edad y el sexo del conductor, y en general con la mayoría de los datos, excepto los correspondientes a la variable denominada "condiciones psicofísicas". A partir de 1993, esta variable incluye las siguientes categorías: 1) Aparentemente normal. 2) Alcohol sin prueba de alcoholemia. 3) Alcohol con prueba positiva de alcoholemia. 4) Drogas. 5) Enfermedad súbita. 6) Sueño o sopor. 7) Cansancio. 8) Preocupación.

Según el autor de la tesis, Javier Moreno, "De la estructura de la clasificación se deduce que en



España, a diferencia de otros países, no es obligatoria la aplicación de la prueba de alcoholemia a todos los conductores implicados en un accidente de tráfico, lo que explica el escaso porcentaje de bebedores que aparece en el registro de la DGT, en contraste con lo reportado en numerosos estudios de otros países." De ahí --continúa Moreno-- que en la práctica se muy difícil la tarea de valorar adecuadamente a partir del registro de accidentes de la DGT el riesgo propio que representan las diversas circunstancias personales recogidas en la variable "condiciones psicofísicas", que incluye, además del alcohol, otros factores con un alto riesgo contrastado ampliamente en la bibliografía, como el sueño o el consumo de drogas ilegales. Sería aconsejable, por tanto, la separación de estos factores de riesgo tan distintos, siendo inexcusable la creación de una variable específica para el alcohol".

Fuente : Fundación CEA



4 tips para viajar seguro en coche con niños

La responsabilidad de ponerse frente al volante para conducir se multiplica exponencialmente cuando viajamos en coche con niños.

No en vano, son muchas las personas que desarrollan miedo a conducir, amaxofobia, cuando son padres y deben afrontar la conducción siendo responsables de sus bebés.

Aunque seamos dignos reconocedores de nuestra labor como padres, bien es cierto, que no son pocos los que todavía no realizan o conocen el real uso e importancia que tienen los sistemas de retención infantil o en ocasiones, dándoles la importancia que tienen y conociendo los beneficios de su uso, no utilizan la silla adecuada o apropiada a la edad, peso o estatura del niño.

Cabe recordar, que los niños deben ir siempre protegidos y asegurados con los sistemas de retención infantil aun en desplazamientos cortos, en cualquier momento nos podemos ver envueltos en un incidente o accidente de tráfico y los niños son los ocupantes más vulnerables.

Si te quieres sentir más cómodo y seguro durante la conducción en coche con niños de ocupantes, debemos tener en cuenta fundamentalmente cuatro tips:

Saber elegir el SRI adecuado:

Elige el SRI que mejor se adapte al tamaño del menor: es importante saber que la protección será nula si no se lleva a los niños en su grupo



de sillas correspondiente, esto depende de su peso y altura.

Existen los grupos 0 y 0+, grupo I y grupo II y III.

SIGUE LAS INSTRUCCIONES DEL FABRICANTE:

Las sillas, en su mayoría homologadas, tienen sistemas de montaje y retención similares, pero, hay que tener en cuenta que cada fabricante y modelo cuenta con sus particularidades.

SUJETA BIEN LA SILLITA SRI:

Dependiendo del anclaje de cada silla, hay que asegurarse de que estén bien sujetas al asiento para que no se deslicen o se desplacen

en caso de frenada.

COLOCA BIEN LAS BANDAS:

Cada silla cuenta con unas bandas de protección para que al menos se las coloque a modo de cinturón. Unas sujeciones son de la propia silla y otras se sujetarán a través del cinturón del vehículo. En cualquiera de los casos es crucial que estén bien colocadas si no queremos sufrir terribles consecuencias en caso de accidente de tráfico.

Fundación CEA te aconseja que te asesores por profesionales sobre qué sistema de retención infantil es el más apropiado y sigue los tips que te damos.

Fuente: Fundación CEA



Canvi de normativa dels sistemes de retenció infantil

Des de l'1 de setembre ja no es poden vendre a Europa les cadiretes homologades segons el Reglament R-44. Des de fa un any ja no es podien fabricar ni importar, però ara, a més, tampoc es poden comercialitzar. A partir d'ara només hi haurà una única normativa a la Unió Europea per als sistemes de retenció infantil, l'anomenat Reglament ECE R129 o i-Size, la primera fase del qual es

va aprovar el 2013 i que fins ara convivia amb l'ECE R44.

El reglament ECE R44, que ara perd la vigència, classificava els sistemes de retenció infantil per pes. S'hi adscriu les cadiretes homologades més habituals, classificades en quatre grups: 0/0+, 1, 2 i 3 (fins als 36 kg). Amb el reglament ECE R129 o i-Size, s'inclouen millores en aquests sistemes obtingudes gràcies als avenços tec-

nològics. L'i-Size es basa en l'alçada de la criatura –i un pes màxim– i deixa llibertat als fabricants per establir uns mínims i uns màxims de cada model, que van dels 40 cm al metre i mig, aproximadament.

La nova normativa i-Size és més completa i exigent i això fa que les cadiretes siguin més segures. La cadiretes homologades segons aquest reglament tenen les carac-

terístiques següents:

– Inclouen una prova d'impacte lateral que abans no es feia, de manera que millora la protecció dels infants.

– No estan classificades per grups sinó per l'alçada. Cada fabricant és lliure d'establir les alçades mínimes i màximes.

– Obliga a portar els nens de fins a 15 mesos en sentit contrari a la marxa.

– Recomana els ancoratges ISOFIX, que fixen la cadireta directament al xassis del vehicle, cosa que implica un menor risc d'instal·lacions incorrectes.

Així doncs, l'1 de setembre de 2024 es va acabar la convivència entre els dos reglaments i ja no es poden vendre les cadiretes segons el pes (R44), les més habituals fins ara. Amb tot, els usuaris que tinguin cadiretes R44 encara les poden utilitzar si estan en bon estat, si bé cal tenir en compte que tenen una vida útil limitada.

Tot plegat, sempre tenint en compte que tots els infants que mesurin 135 cm o menys han de viatjar sempre i de manera obligatòria amb un sistema de retenció infantil, si bé és recomanable fer-

ne ús fins als 150 cm. A més, les cadiretes han de portar una etiqueta d'homologació que garanteixi que compleixen els requisits establerts per la normativa europea.

Finalment, també cal considerar que els sistemes de retenció infantil protegeixen els més petits, però errors en la instal·lació o un mal ús poden fer que no siguin efectius. En aquest sentit, cal recordar alguns consells bàsics de seguretat com ara deixar-se assessorar per un expert en una botiga especialitzada sobre quin és el model més convenient i, si ens és necessari, també ens ajudaran a instal·lar la cadireta de manera correcta: evitar cadiretes de segona mà, perquè la majoria no deuen complir la funció en cas d'accident; utilitzar cadireta fins al metre cinquanta i que sobretot tingui un bon respall, perquè el cinturó del cotxe està pensat per a una persona d'almenys aquesta alçada; assegurar-se d'una subjecció correcta de l'infant a la cadireta per evitar riscos i, en cas d'accident, no s'ha de treure l'infant de la cadireta, tret que hi hagi un perill imminent.

Font: SCT



Salud vial de los conductores



Los estudios sobre salud vial y conducción realizados hasta la fecha, revelan que el 77% de los conductores españoles conducen estresados.

Attitudes ha presentado nuevos estudios centrados en la salud vial y su influencia en la conducción de los que se concluye que:

- El 22% de los conductores españoles conduce bajo estados de depresión.

- El 11% de los conductores españoles conduce bajo estados de ansiedad.

LA INCIDENCIA DE LAS ENFERMEDADES PSÍQUICAS EN LA CONDUCCIÓN

Las enfermedades mentales y las lesiones por accidente de tráfico constituirán los dos principales problemas de salud de la población mundial en el primer cuarto de siglo XXI, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). Y esta relación entre enfermedades mentales y accidentes de tráfico no es una casualidad, ya que los efectos de muchas enfermedades producen una importante alteración en las capacidades cognitivas, motoras, conductuales, etc.

El estrés modula en buena medida la forma de conducir de las personas y es la causa de un número considerable de accidentes.

Sin embargo, ninguna normativa de tráfico alude explícitamente al estrés como un elemento incapacitante para la conducción, y teniendo en cuenta las reflexiones presentes, el estrés debería ser considerado como un relevante factor de riesgo de accidente. Y lo mismo sucede con la depresión y la ansiedad, que aunque aparecen tipificadas como trastornos psicológicos en los sistemas convencionales de clasificación de las enfermedades mentales, deberían ser objeto de atención y motivo suficiente para la adopción de precauciones o medidas especiales en situaciones de interacción con el tráfico.

Las misma situación se plantea con su tratamiento farmacológico. Y es que un 15% de conductores

reconoce estar medicamentándose para tratar la depresión, la ansiedad, los trastornos del sueño o para relajarse o dormir. Se trata de un dato muy relevante dadas las grandes repercusiones que los efectos secundarios de estos fármacos tienen para la conducción. Se estima que en, aproximadamente una cuarta parte de los casos, estos medicamentos contienen una advertencia sobre su posible relación con la capacidad de conducir (DGT y Universidad de Valladolid, 2003).

En gran parte de los casos, el paciente desconoce el riesgo potencial de esos medicamentos, puesto que con frecuencia el personal sanitario no informa acerca de los efectos del tratamiento sobre la capacidad para conducir. Eso supone que casi tres cuartas partes de los conductores no son conscientes de la influencia de los fármacos utilizados para combatir el insomnio, para relajarse/dormir; mientras que más del 60% desconoce los efectos de los medicamentos utilizados para tratar la depresión (66%) y la ansiedad (64%) en la conducción.

LA INDISPOSICIÓN DE LOS CONDUCTORES

Si tenemos en cuenta que una gran parte de la población, por no decir toda, interacciona con el tráfico (ya sea como peatón, conductor o pasajero de vehículos), podemos advertir la relación negativa que los problemas de salud pueden tener con la conducción.

Centrándonos en los conductores, se puede afirmar que no existe una concienciación clara de las alteraciones psicológicas y mentales (especialmente la depresión, la ansiedad y el estrés) con la conducta en el tráfico y las consecuencias que puede suponer para uno mismo y para el resto de conductores.

Según nuestro estudio, el 44% de los conductores españoles reconoce que se ha sentido alguna vez indispuerto para conducir. Entre las principales razones que llevan a los conductores españoles a pensar que no están en condicio-

nes para ello, están las relacionadas con molestias físicas (77%), y no tanto con las molestias psicológicas (14%).

Del 44% de conductores españoles que se han encontrado indispuertos para conducir alguna vez, el 37,5% ha seguido conduciendo y el 62,5% no ha seguido conduciendo. Los conductores que deciden conducir, aunque son conscientes de no estar en condiciones para hacerlo, son en mayor medida mujeres, conductores con elevada exposición al riesgo y aquellos que actualmente están laboralmente activos. Los conductores que deciden no conducir cuando piensan que no están en condiciones para ello son, mayoritariamente: hombres, mayores de 65 años, no asumen riesgos durante la conducción, actualmente no están trabajando o trabajan por cuenta propia.

En cuanto a la percepción o reco-

nocimiento del tipo de indisposición (física o psicológica) para conducir, son los hombres quienes manifiestan en mayor medida que el malestar físico ha sido la causa de haber pensado "no estoy en condiciones para conducir", con un 58,6% mientras que las mujeres destacan en mayor medida que un malestar psicológico o emocional les ha llevado a pensar que no estaban en condiciones para conducir (60%).

Por lo tanto, se puede afirmar que los hombres están menos sensibilizados, y por tanto son menos conscientes que las mujeres, de la influencia de los aspectos psicológicos y emocionales en nuestro bienestar o malestar subjetivo.

Podemos concluir, pues, que existe un colectivo de conductores españoles (aproximadamente la mitad de la población) que es consciente del peligro y reconoce "desde la experiencia" que la conducción se deteriora si perciben que no están en condiciones de salud óptimas, pero que la necesidad imperiosa de cumplir obligaciones laborales y/o personales puede llevarles a conducir aun cuando piensen que no están en condiciones para ello.

El cansancio, el alcohol, las emociones negativas (preocupaciones), el sueño, los dolores de cabeza y los resfriados o gripes son las causas que más afectan la conducción para el 78% de los conductores españoles. En el curso del estrés, la ansiedad y la depresión son razones planteadas únicamente por el 4,8% de los entrevistados.

Estos resultados ponen de manifiesto que los conductores son mucho más conscientes del efecto

del alcohol, drogas y fármacos sobre la conducción, pero carecen de información sobre el deterioro cognitivo, psicológico y motor de muchas alteraciones psicofísicas que, evidentemente, afectan de modo negativo a la conducción.

Incompatibilidad entre la baja laboral y la conducción

La OMS estima que para el 2020, el estrés laboral se incrementará y será la tercera causa de mortalidad, tras las enfermedades coronarias y los accidentes de tráfico, y la primera causa de incapacidad laboral. En España, actualmente, es ya la segunda causa de baja laboral.

Por esa razón, resulta especialmente preocupante el dato que nos indica que un 22% de los conductores españoles manifiesta seguir conduciendo cuando se encuentra en una situación de baja laboral.

Y es preocupante porque si consideramos que muchos de los motivos laborales son razones suficientes, desde un punto de vista práctico (que no legal, tal y como está actualmente en la normativa) para dejar de conducir, con esta situación se está incrementando artificialmente el riesgo en el tráfico (para los usuarios que están de baja y para el resto).

En el otro extremo, sólo un porcentaje muy escaso de conductores (10,8%), piensa que hay una evidente incompatibilidad/afectación entre conducción y el estado de baja laboral.

Fuente: Fundación CEA

ALGUNOS CONSEJOS PARA SUPERAR EL ESTRÉS EN LA CONDUCCIÓN

Attitudes

- **Modificar la manera de percibir esa situación (en el caso de un atasco: "otra vez saldré con más tiempo")**
- **Tener pensamientos positivos ("no ocurre nada si llego un poco tarde")**
- **Desviar el pensamiento de esa situación estresante (centrando nuestra atención en la tertulia de la radio, por ejemplo)**
- **Hacer estiramientos y favorecer así la relajación**
- **Respirar lenta y profundamente por la nariz y expulsar el aire por la boca varias veces**

2024 marca récord histórico de desplazamientos en carretera mientras se estabiliza el número de fallecidos en siniestros de tráfico



El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha presentado este viernes el balance provisional de los siniestros registrados en las carreteras españolas durante el pasado año, 1.040 siniestros mortales en los que fallecieron 1.154 personas y otras 4.634 personas sufrieron heridas que requirieron su ingreso hospitalario. Este comportamiento sigue la tendencia de relativa estabilidad de la última década, con un promedio de 3 personas fallecidas y 13 heridas hospitalizadas por día.

Respecto de 2023, los datos reflejan un aumento de 14 personas fallecidas (+1 por ciento) y 148 personas heridas hospitalizadas (+3 por ciento), pero una disminución de cuatro siniestros mortales. 2024 ha marcado un hito en cuanto a la movilidad por carretera al registrarse las cifras más altas de la serie histórica, 462.888.133 desplazamientos por vías interurbanas, un 3,15 por ciento más (14,1 millones) que el año anterior. En lo que al parque de vehículos y al censo de conductores se refiere, el aumento no ha llegado al 1 por ciento. A pesar de este aumento, las cifras de mortalidad y de heridos hospitalizados, sin contar los años de pandemia, se encuentran entre las más bajas de los últimos años.

Teniendo en cuenta todos estos datos, la tasa de siniestros mortales por millón de desplazamientos se ha situado este 2024 en 2,2, el valor más bajo de los últimos diez años.

En todo caso, Grande-Marlaska ha señalado que "la cifra de 1.154 muertos es inasumible, ni debemos ni podemos aceptar que la movilidad en carretera, indicio de la pujanza económica y social del país, tenga un precio tan alto".

UN AÑO IRREGULAR

2024 ha tenido un comportamiento irregular en lo que a siniestralidad vial se refiere. En el primer trimestre, las víctimas mortales aumentaron un 16 por ciento, lo que llevó a diseñar un plan de choque que sirvió para estabilizar las cifras de mortalidad en el segundo y tercer trimestre, sin apenas crecimiento respecto a 2023, y que las ha reducido de forma destacada en el último trimestre, en el que se ha registrado un 7 por ciento menos que el año anterior.

En 2024 aumentaron los siniestros con múltiples víctimas, aquellos en los que se registran dos o más víctimas mortales. Del total de siniestros mortales (1.040), 91 (el 9 por ciento) fueron accidentes con múltiples fallecidos en los que se concentró el 18 por ciento de las víctimas mortales (205). En comparación con 2023, supone un aumento del 15 por ciento en el caso de los siniestros (+12) y de un 17 por ciento en las víctimas mortales (+30).

También se ha registrado un incremento notable de las víctimas mortales que se desplazaban en furgoneta, un hecho para el que ya se ha encargado un estudio en profundidad sobre estos siniestros.

Por último, en 2024 hubo 28 días en los que no se contabilizó víctima mortal alguna en siniestros de tráfico en carretera.

APROXIMACIÓN A LA SINIESTRALIDAD

Las vías convencionales siguen registrando el 72 por ciento de las víctimas mortales, pero en 2024 han aumentado los fallecidos en autopista y autovía un 7 por ciento (+22).

Este hecho llevará a la Dirección General de Tráfico a adecuar la distribución de los nuevos radares a las nuevas circunstancias de la siniestralidad y a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a revisar la vigilancia que hacen en carretera, incrementándola en aquellas provincias con porcentajes de siniestralidad elevados en las vías de alta capacidad.

En cuanto al medio de desplazamiento, los vehículos tipo turismo siguen acumulando el mayor número de víctimas mortales, el 48 por ciento del total, con cifras similares a las de 2023. Sin embargo, las furgonetas registraron las cifras más altas de fallecidos de la serie analizada (79), un aumento del 98 por ciento en comparación con el año anterior, en el que fallecieron 40 personas.

Este hecho llevará a Tráfico a aumentar la vigilancia en este tipo de vehículo y a incluir en el calendario de campañas de este 2025 una campaña específica focalizada en furgonetas.

En 2024 descendió en un 3 por ciento la mortalidad de los usuarios vulnerables (-15) gracias a la disminución de peatones fallecidos (-15 por ciento), 18 menos que en 2023. Entre estos fallecidos hay cinco gruistas y dos operarios de conservación y mantenimiento en carretera que fueron atropellados mientras trabajaban.

Los usuarios de motocicleta representan la mayoría de las víctimas mortales entre los fallecidos vulnerables en un contexto en el que las matriculaciones de moto han aumentado un 7 por ciento respecto al pasado año. Además, los siniestros que involucran motocicletas en autopistas y autovías aumentaron en un 13 por ciento, lo que refleja una tendencia preocupante en este tipo de vías.

pante en este tipo de vías.

PERIODO 2015-2024

La salida de vía sigue siendo el tipo de siniestro que más víctimas mortales registra con el 42 por ciento, 479 personas, seguida de las colisiones frontales, con 252 fallecidos, 29 más que en 2023.

En cuanto a las características demográficas, los hombres siguen siendo los que concentran el mayor número de víctimas mortales (941), el 82 por ciento del total, frente al 18 por ciento de mujeres, colectivo que en este 2024 ha reducido su mortalidad en un 11 por ciento.

Además, los grupos de edad que mayor cifra de personas fallecidas registran son el de 45-54 años y el de mayores de 65 años, 228 víctimas mortales cada uno de ellos. En este último grupo se ha producido un incremento del 11 por ciento respecto a 2023.

Respecto al no uso de los dispositivos de seguridad, el número de personas fallecidas que no llevaba cinturón de seguridad, sistema de retención infantil o casco ha sido

El pasado año se contabilizaron 1.040 siniestros mortales en los que fallecieron 1.154 personas y otras 4.634 sufrieron heridas graves que requirieron hospitalización

Aumentan los siniestros con múltiples víctimas: 91 en los que se produjeron 205 fallecidos

El 27 por ciento de los fallecidos en turismo y furgoneta no hacía uso del cinturón de seguridad en el momento del siniestro

de 184 (19 por ciento), el tercero más alto de los últimos 10 años.

En cuanto a la localización de los siniestros, Andalucía y Cataluña registraron las mayores cifras de víctimas, con un 20 y un 12 por ciento, respectivamente, del total. En el extremo opuesto, La Rioja y Cantabria fueron las regiones con menores cifras de víctimas mortales.

Los mayores aumentos se registran en Andalucía con 35 fallecidos más que en 2023 y la Comunitat Valenciana con 22 víctimas mortales más. Las mayores reducciones se han producido en Extremadura (-20) y en Cataluña (-16).

Fuente: Ministerio del Interior



La DGT hace más accesibles los exámenes teóricos para personas con dificultades de comprensión lectora

A las medidas ya existentes, se suma ahora la posibilidad de realizar la prueba común con textos e imágenes adaptados a lenguaje sencillo, conforme a las pautas y recomendaciones contenidas en la norma UNE 153101 de Lectura Fácil

La Dirección General de Tráfico, en línea con el trabajo que realiza desde hace tiempo con el objetivo hacer más accesibles los exámenes teóricos a las personas con dificultades de comprensión lectora, ha incorporado recientemente dos nuevas medidas que contribuirán a este fin. Por un lado, se suma la posibilidad de realizar la prueba común con textos e imágenes adaptados a lenguaje sencillo, conforme a las pautas y recomendaciones contenidas en la norma UNE 153101 de Lectura Fácil y, por otro, la de solicitar la ayuda del audio en la prueba teórica realizada por ordenador. En cuanto a las preguntas con textos e imágenes adaptados a la norma UNE 153101:2018 de Lectura Fácil, ya en el año 2020 la Dirección General de Tráfico adaptó una primera batería de preguntas con el objetivo de realizar pruebas piloto con personas con discapacidad intelectual que estuviesen interesados en obtener el permiso de conducción de la clase B.

Tras dichas pruebas, en 2023 la

DGT sacó a concurso público la adaptación a la referida norma UNE de las preguntas utilizadas en las pruebas de control de conocimientos para la obtención del permiso de conducción de la clase B y, pese a no haberse cumplido todavía el primer año desde la fecha de formalización del contrato, ya se encuentra disponible la prueba teórica para la obtención del permiso B en lenguaje sencillo, al tener ya adaptadas un número suficiente e importante de las preguntas utilizadas en esta prueba, así como sus imágenes.

Dicha adaptación incluye también a las imágenes de forma que no solo cumplan los requisitos de la norma UNE 153101:2018, sino que además sean accesibles para aquellas personas que tengan dificultad en la visión de los colores, como es el caso de las personas con daltonismo.

Además, la Dirección General de Tráfico ha incorporado en el módulo destinado a mostrar cómo es un examen teórico dentro de su página web, tres modelos de cuestionarios con las preguntas adaptadas a Lectura Fácil. Estos cuestionarios se han elaborado con el doble objetivo de que, por un lado, los formadores puedan orientar a sus alumnos sobre el tipo de prueba con que se van a encontrar y así poder adaptar sus enseñanzas de forma adecuada; y por otro lado, que los aspirantes conozcan el tipo de cuestionario al que se van a enfrentar cuando se presenten en el aula de examen informatizada.

El proyecto incluye también la edición de un diccionario ilustrado en Lectura Fácil que recogerá todos aquellos términos que pueden resultar de difícil comprensión para aquellas personas a las que va dirigida la norma UNE 153101:2018 pero, al ser términos técnicos o no tener ninguna acepción adecuada en un voca-

bulario más sencillo, aparecerán en las preguntas adaptadas a los requisitos y recomendaciones de dicha norma. Este diccionario, que está incluido en el Programa editorial del Ministerio del Interior de 2024, se editará conforme a los requisitos y recomendaciones de la norma UNE 153101:2018 y estará disponible antes de finalizar el año, sin coste alguno, en la página Web de la Dirección General de Tráfico.

La prueba teórica en Lectura Fácil solo estará disponible en los centros de examen informatizados, es decir, tanto en los centros de examen de la Dirección General de Tráfico, así como, en los centros de examen desplazados de Calatayud (Zaragoza) y Tomelloso (Ciudad Real).

Será necesario que el aspirante solicite previamente la realización de la prueba adaptada a Lectura Fácil, bien a través de su autoescuela, quien presentará la solicitud de examen adaptado a través de la aplicación informática de la DGT, bien a través de su Jefatura u Oficina de Tráfico en caso de presentarse por libre.

OTRAS AYUDAS

Por otro lado, la Dirección General de Tráfico ha llevado a cabo la adaptación de su sistema informático de Gestión de Exámenes de tal manera que aquellos colectivos que tengan dificultades de comprensión lectora puedan solicitar la ayuda de auriculares que permitirá a los aspirantes escuchar las preguntas que componen el cuestionario de examen, tanto los enunciados como sus respuestas.

Para ello las Jefaturas y Oficinas de Tráfico facilitarán auriculares, con control de volumen incorporado, a aquellos aspirantes que lo necesiten y lo hayan solicitado previamente.

En una primera fase, el audio solo



estará disponible en las pruebas que se realicen en castellano, si bien está previsto extenderlo a todos los idiomas en un futuro próximo.

Los aspirantes pueden solicitar ambas adaptaciones por separado o de forma conjunta, ya que son compatibles entre sí.

Por último, y en el ejercicio de una acción positiva para compensar las desventajas que las personas con una discapacidad no inhabilitante para la obtención de un permiso o licencia de conducción se pudieran encontrar, el Anexo VI.B).2 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores,

contempla expresamente la ampliación del tiempo de realización de la prueba teórica para casos especiales, debidamente justificados. Se entiende que aquellas personas que tengan dificultades debidamente justificadas de comprensión lectora pueden disponer, previa petición, de este tiempo adicional, para garantizar que lo que se evalúe sean sus conocimientos y no su capacidad de comprensión de los textos. Es la Jefatura Provincial la que debe valorar y en su caso, aprobar o denegar la solicitud, de manera individualizada y de forma objetiva.

Fuente: DGT



BUSCAMOS Fotos Antiguas



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

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

info@llobregatmotor  **619 900 979**

Las 7 diferencias



Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

Test de conducir

1. Entre la puesta y la salida del sol, ¿está permitido conducir una motocicleta que arrastra un remolque?

- A) No.
- B) Sí, si se hace a una velocidad un 10 por ciento por debajo de la genérica de la vía.
- C) Sí, como a cualquier otra hora del día.



2. Entre las causas más frecuentes de los accidentes de tráfico se encuentra...

- A) circular a velocidad adecuada.
- B) circular a velocidad anormalmente reducida.
- C) circular a velocidad inadecuada.



3. La presión de los neumáticos es correcta. Después de un viaje se da cuenta que han aumentado la presión. ¿Qué debe de hacer?

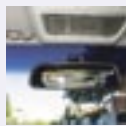
- A) Mojar los neumáticos con agua para que se en-



frien.
B) Quitar aire de los neumáticos.
C) No quitar aire de los neumáticos ya que se han calentado y generan más presión.

4. Si un cuadríciclo tiene estructura de protección y cinturones de seguridad, ¿se deberá utilizar además el casco?

- A) No, no será necesario
- B) Sí, se deben llevar todas las protecciones posibles
- C) Sí, pero únicamente los conductores noveles



5. ¿De qué manera señalizaremos la caída de la carga que transporta un vehículo sobre la calzada?

- A) Agitando una bandera amarilla
- B) No será necesario señalar esta caída
- C) Con la luz de emergencia del vehículo y los triángulos de señalización



6. En un carril VAO, ¿puede circu-

lar un turismo que arrastra un remolque de menos de 750 kg de MMA?

- A) Sí, pero solamente de día.
- B) Sí, siempre.
- C) No.



7. En una autovía, ¿puede circular con su turismo a más de 100 kilómetros por hora en este tramo?

- A) Sí, porque puedo aumentar la velocidad en 20 km/hora para adelantar.
- B) Sí, cuando no haya muchos vehículos.
- C) No, porque lo prohíbe la señal.



8. Si conduce, y se encuentra en tratamiento médico con medicamentos, debe saber...

- A) que los medicamentos recetados por el médico, no influyen en la capacidad para conducir.



B) que hay medicamentos que influyen negativamente en la atención y el tiempo de reacción.
C) que está totalmente prohibido conducir si se toma algún medicamento.

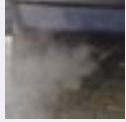
9. En poblado, un ciclomotor que debe ser empujado por el arcén, debe circular...

- A) Por la derecha o izquierda indistintamente.
- B) Por la izquierda.
- C) Por la derecha.



10. ¿Puede ser un vehículo inmovilizado por superar el nivel de gases máximos permitidos?

- A) No, no será advertido ni inmovilizado
- B) No, únicamente puede ser advertido pero no inmovilizado
- C) Sí



Sopa de letras

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

10 Compañías automovilísticas



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

Solución

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

Difícil

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

Fácil

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

Tractores: más paciencia y seguridad



El informe de Mapfre “Siniestralidad, mortalidad agrícola, vuelcos de tractores e incendios en cosechadoras. 2010-2019” señala que en esa década se produjeron 880 fallecidos en accidentes en los que estaba implicado algún vehículo agrícola. La gran mayoría de ellos en siniestros en fincas privadas mientras realizaban las labores agrícolas para las que están pensados tractores y resto de maquinaria de este tipo.

Centrándonos en la siniestralidad de estos vehículos, los datos del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT señalan que entre 2016 y 2022 la cifra de fallecidos por siniestros viales en los que estaban implicados se sitúa entre el mínimo de 14 muertes en 2017 y el máximo de 20, en 2018. En 2022 fueron 18 los fallecidos.

La lesividad sí ha sido capaz de reducirse prácticamente a la mitad, de los 124 heridos (el 75% no hospitalizados) en 2016 a los 63 de 2022, de los que el 79% no requirieron hospitalización.

LA CUESTIÓN DE LA EDAD

Las organizaciones agrícolas son conscientes de la necesidad de tomar medidas que reduzcan la siniestralidad que se produce por el uso de esta maquinaria, que en general adolece de un grave problema de envejecimiento. “No hay una medida concreta para intentar reducirla, sino una suma de buenas prácticas y un gran esfuerzo de sensibilización. La cuestión de la edad de los vehículos agrícolas es una batalla constante. La renovación supone una gran inversión y una lenta amortización, aunque poco a poco se va modernizando”, asegura David Erice, encargado de temas laborales y de prevención en UPA (Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos).

Pero, ¿a qué nos referimos cuando hablamos de vehículos agrícolas y cuáles son las características que hacen especial su circulación por nuestras carreteras?

Se engloba bajo el término vehí-

culos agrícolas a máquinas de muy diversa índole, pero que tienen en común que han sido construidas y concebidas para realizar labores agrarias. Se dividen entre los que van a motor (autopropulsados) como el tractor, el motocultor, el portador, el tractocarro o la maquinaria agrícola autónoma -como las cosechadoras-, y aquellos que no tienen motor porque son remolcados, ya sea maquinaria o los propios remolques y semirremolques.

RESTRICCIONES

El tamaño y el peso de cada uno de ellos determinará no sólo el permiso o licencia necesario para poder conducirlo, sino también cómo deberá circular por las carreteras: límites de velocidad, restricciones de circulación, exigencias de señalización, etc.

Así, los vehículos que no excedan las masas o dimensiones establecidas con carácter general para los vehículos ordinarios (12 m de longitud, 2,55 m de anchura y hasta 4 m de altura) podrán conducirse si se dispone de una Licencia de conducción para Vehículo Agrícola (LVA), que se puede obtener desde los 16 años y siempre que se hayan superado las correspondientes pruebas teórica y práctica.

Estos vehículos también pueden conducirse con el permiso B, que es el obligatorio para conducir los que superan esas dimensiones y para los que por construcción puedan superar los 45 km/h.

Los tractores y demás vehículos agrícolas tienen la calificación de vehículos especiales y en este sentido están sujetos a restricciones en cuanto a la velocidad, las vías por la que deben circular, cómo y por dónde hacerlo o la señalética que deben llevar. “De manera general está prohibido que circulen por autovías y autopistas, pero hay excepciones. Los tractores que superen los límites máximos de masas y dimensiones de los vehículos ordinarios, podrán hacerlo, pero necesitan una autorización complementaria”, explica Anuncia Ocampo, jefa de Área de Autorizaciones

Especiales de la DGT.

Este permiso se solicita para el itinerario y establece por qué tramos se puede circular. “La maquinaria pequeña no tiene otra opción que utilizar las vías convencionales. Y la autorización complementaria, para vehículos que superen las dimensiones máximas, se concede solo cuando no exista alternativa por convencional viable, y por un plazo de 1 a 4 años”, aclara Ocampo.

En este sentido, y para intentar facilitar el trabajo de los propietarios y conductores de estos vehículos agrícolas más grandes, se estableció un mapa con todos aquellos

En 2022 se produjeron 206 siniestros viales con vehículos agrícolas implicados

tramos en los que se ha certificado que no hay una alternativa viable fuera de las vías de alta capacidad para su circulación. “Es un mapa vivo, se mueve, porque los propietarios de las vías realizan actuaciones de mejora sobre ellas que hay que reflejar”, señala Anuncia Ocampo.

Este recurso puede consultarse en la Sede Electrónica de la DGT, en el apartado correspondiente a autorizaciones complementarias.

VELOCIDAD Y POSICIÓN

Las restricciones se amplían para esta maquinaria al lugar que pueden ocupar en la vía, que está relacionado también con el tamaño, el peso y la velocidad. Si bien en vías urbanas no hay restricciones siempre que no sean un obstáculo para el resto del tráfico, en las carreteras interurbanas los tractores “pequeños”, de hasta 3.500 kilos, deben circular por el arcén, si es transitable, y si esto no es posible, por la parte imprescindible de la calzada.

En el arcén deben tener especial cuidado con el resto de vehículos que están obligados a circular por su mismo espacio (vehículos para

personas con movilidad reducida, vehículos de tracción animal, ciclos y ciclomotores).

Sin olvidar tampoco que no pueden circular en paralelo con otros vehículos ni adelantar excepto que la maniobra dure menos de 15 segundos o suponga un recorrido de menos de 200 m.

Por su parte, los vehículos más grandes deben circular por la calzada, preferiblemente por el carril derecho, y siempre cumpliendo con los límites de velocidad y portando las señales obligatorias que indican que se trata de un vehículo lento.

REDUCIR LA SINIESTRALIDAD

Para intentar atajar los siniestros en los que se ve implicada maquinaria agrícola, desde UPA se reclaman presupuesto y medidas que animen a la renovación, y sobre todo incentivos para inversión en seguridad, porque “es más fácil invertir en instalar infraestructuras de seguridad en un viejo tractor, que puede suponer unos 5.000 o 6.000 euros, que en un vehículo nuevo”, asegura el técnico de UPA, David Erice.

La cuestión es que se calcula que el uso del cinturón de seguridad y los arcos de protección frente al vuelco (ROPS, en inglés) podrían reducir hasta el 99% de las muertes por este tipo de accidente, según la campaña “Tu vida sin vuelcos”, llevada a cabo dentro del marco del Plan Nacional de Sensibilización en Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Agrario.

Además, Erice también apunta el efecto positivo que tendría el establecimiento de planes de forma-

ción específica que integre la cuestión de los riesgos laborales y de seguridad vial: “Sobre todo, para las nuevas generaciones, más permeables a la adquisición de nuevos hábitos de conducción”.

En la mayor parte de las ocasiones la falta de comprensión del resto de usuarios de las especiales características de estos vehículos y la baja velocidad a la que circulan, suponen un riesgo para la seguridad vial que es necesario atajar. “Se trata de maquinaria pesada que circula por unas carreteras que no están en su mejor estado de conservación, porque la inversión en ellas es complicada, ya que se encuentran en las zonas más despobladas”, apunta Erice.

También hay que contar con la tecnología para reducir los siniestros viales con tractores o cosechadoras. Los modernos sistemas de asistencia a la conducción ayudan a limitar muchos de los riesgos que conlleva el compartir el mismo espacio, y la conectividad permitirá avisar de la presencia de este tipo de maquinaria lenta y pesada en la carretera. De hecho, la ETSI (European Telecommunications Standards Institute) realizó una prueba piloto en 2018 en la que se comprobó que un tractor conectado podía enviar una señal para advertir de su posición a otros vehículos desde 1 km de distancia.

Pero nada puede sustituir la prudencia al volante, el respeto de las normas de circulación y el mantenimiento de una distancia de seguridad suficiente. Los tractores y la maquinaria agrícola son imprescindibles, la parte motorizada de un sector insustituible económica y socialmente, y los usuarios de las carreteras deben ser tolerantes y pacientes al encontrarse con ellos.

Fuente: DGT

Parque de maquinaria agrícola automotriz	
31 diciembre 2023	
Tractores	1.151.175
Cosechadoras	65.385
Equipos de carga	13.626
Tractocarrros	3.472
Motocultores	280.469
Otra maquinaria automotriz	2.790

Fuente: Censo del Ministerio de Agricultura

Límites de velocidad

Veloc. máxima	Características del vehículo agrícola
25 km/h	- Si no tiene señalización de frenado. - Si lleva remolque. - Los motocultores.
40 km/h	Resto de vehículos agrícolas.
70 km/h	Si puede alcanzar más de 60 km/h en llano.

CLASIFICADOS

LlobregatMotor

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

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

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

sanju des de 1907
rètols
Retolació i vinils
www.san-ju.com

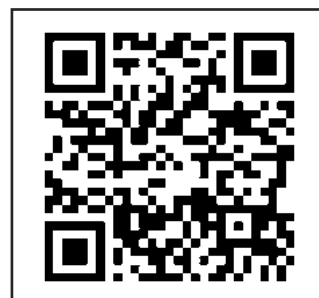
PiRètols
Retolació i impressió digital
www.piretols.com
747 41 30 72

Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas
678 088 803

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.

TestamentoMSF.org
Infórmate sobre el testamento solidario. Contacta con Maite Alzueta:

900 494 802
herencias@msf.org



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

Llobregat Motor

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com



619 900 979



ACCIDENTALITAT viària 2024



La sinistralitat viària és un greu problema social en tot el món. Segons dades de l'OMS, 1,3 milions de persones moren a l'any en carreteres d'arreu del món. Aquestes dades mostren que tots i totes som vulnerables davant un escenari d'inseguretat viària.

Durant l'any 2024 es van produir en tot l'estat espanyol 1.154 víctimes mortals en 1.040 sinistres de trànsit i unes 4.634 persones van patir ferides que van requerir l'ingrés hospitalari. A tota Catalunya va haver-hi 165 sinistres mortals on van perdre la vida 180 persones i més de 1.683 ferits greus. A Barcelona ciutat encara van morir 11 persones en sinistres mortals, 1 vianant, 5 eren motoristes, 5 persones ocupants de turismes.

Considerem que amb aquestes xifres no podem estar satisfets, ja que han augmentat respecte a l'any 2023. A més, l'única xifra acceptable és 0, 0 víctimes de trànsit. Cal fer reflexió molt rellevant sobre la sinistralitat viària, des de l'associació ho fem diàriament, saben que darrere de cada xifra hi ha moltes famílies que pateixen. Aquesta reflexió s'ha d'estendre a tota la societat. També cal tenir l'ajut polític i judicial per continuar evitant els sinistres de trànsit, que no deixen de ser, en la gran majoria de casos, situacions que es podrien haver evitat. Necessitem molta consciència i reflexió.

Com bé sabem la majoria dels sinistres vials són producte d'imprudències de l'és-

ser humà més que de factors externs. No es tracta de mala sort o de causes excepcionals, gaire bé sempre es tracta de situacions que es podien haver evitat amb un bon comportament i hàbits responsables durant la mobilitat.

És evident que per més campanyes de sensibilització que es facin, cal aplicar mesures dràstiques immediates i supervisar-les sistemàticament; però per damunt de tot, com en molts altres àmbits de la vida en societat, cal fomentar els valors propis de les persones. Conduir és un dret, però també un deure hi necessitem ser conscients que ens hem d'allunyar dels factors principals de risc que produeixen la sinistralitat viària: distraccions, telèfon mòbil, alcohol i altres drogues, velocitat, etc. Presents en moltes ocasions en la majoria dels sinistres.

Si tots respectem la normativa viària, serà molt més fàcil conviure i moure'ns amb seguretat. Cada vegada som més els usuaris i usuàries que compartim les vies públiques i necessitem tenir clar la normativa de circulació i respectar-la. No per evitar sancions, sinó que per la nostra seguretat i la dels altres.

Els nostres desitjos per aquest 2025 és poder acabar l'any amb zero víctimes mortals. Lamentablement de moment no s'ha complert, però esperem que sigui una realitat que siguem capaços de viure.

Equip STOP ACCIDENTES



ROSTISSERIA
EL POLLO CON 1 PATA

Tel. 93 475 34 66

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

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



Fotocopiadora Canon de 1 año
Din A4 y Din A3 Solo
Estupendo precio
Mantenimiento
todo incluido
solo se
paga por copia

VENDIDA!

Más información al
676 727 151

sanju des de 1967
rètols

Retolació i vinils

www.san-ju.com






Busco piso de Alquiler

619 900 979



CORVETTE ZR1 2025

con 1064 CV



SU MOTOR ES V8 DOHCV L17 BITURBO DE 5,5 L

Gracias a un potente motor biturbo V8 de 5.5 L y una aerodinámica de borde a borde, el ZR1 puede enfrentarse a cualquier carretera con rapidez y fuerza.

LO MÁXIMO EN POTENCIA

Descubre cómo el motor biturbo permite al ZR1 alcanzar sus objetivos de desempeño.

AERODINÁMICA

¿Aerodinámica? ZR1 la lleva más allá. El diseño de vanguardia, como las amplias entradas de aire laterales, los elementos de fibra de carbono e innumerables características de flujo de aire y refrigeración, hacen que el ZR1 tenga la mayor carga aerodinámica de todos los Corvette* de producción.

COFRE DE FLUJO DIRECTO Y EFECTO SUELO

El nuevo intercooler con cofre y spoiler de flujo directo ayuda a enfriar el aire turboalimentado para extraer el flujo de aire. El splitter delantero, junto con el alerón y los bajos lisos, ayuda a generar succión debajo del vehículo para maximizar la carga aerodinámica y reducir la resistencia.

ENTRADAS DE AIRE LATERALES

Las grandes entradas de aire laterales incorporan los característicos embellecedores de fibra de carbono. Esto, junto con los nuevos conduc-

Es el Corvette más rápido de la historia pasando de 0 a 60 mph en 2,3 segundos

tos de refrigeración de los frenos traseros, permite una refrigeración adicional del motor al tiempo que maximiza la entrada de aire.

PAQUETE AERODINÁMICO DE FIBRA DE CARBONO DISPONIBLE PARA EL ZR1

El potente alerón de fibra de carbono, los trapecios de la parte inferior de la carrocería y los planos de inmersión de fibra de carbono trabajan juntos para producir la mayor carga aerodinámica de cualquier Corvette de producción en la historia.

DISEÑO

La potencia se transmite audazmente en el diseño de la carrocería gracias a líneas suaves y una geometría seductora. En el interior, todo está pensado para ti, desde el puesto de conducción centrado en el conductor hasta la excelente calidad de los materiales y las opciones personalizadas.

Ventana trasera dividida y tomas de aire en la escotilla

Uno de los atributos más exclusivos y reconocibles del Corvette es que cuenta ahora con ventilación y un lomo de rejilla para aumentar la refrigeración del vano motor, lo que integra forma y función. Esto se combina con las nuevas tomas

de aire de la escotilla de fibra de carbono, para aspirar aire más frío y mejorar el rendimiento del motor.

Diseñado con la conocida resistencia de la fibra de carbono para reducir el ancho de sección y la masa y mejorar la aerodinámica.

Parte inferior de la carrocería cubierta

La parte inferior de la carrocería es lisa para minimizar la resistencia aerodinámica y reducir las turbulencias debajo del ZR1 y ayudar a engranar la carga aerodinámica.

VOLANTE Y CONSOLA CENTRAL

El volante plano en la parte superior e inferior hace que el exclusivo emblema ZR1 sea el centro de atención. El volante calefaccionado y forrado en piel con detalles en fibra de carbono viene estándar. O bien opta por el volante forrado en microfibra afelpada, solo disponible en el 3LZ.

MODELOS CORVETTE ZR1

El 1LZ incluye:

Panel para el techo de fibra de carbono visible con marco del color de la carrocería

Asientos GT1 o Competition Sport

eléctricos de 8 posiciones
Cámara retrovisora HD* y espejo con cámara trasera*

Sistema de sonido Premium Bose de 10 bocinas

Tablero de instrumentos a color de 12 pulgadas en diagonal

Paquete Appearance del motor de la coupe con molduras de fibra de carbono

Tomas de aire laterales de fibra de carbono y efectos suelo con entradas de fibra de carbono en la tapa de la cajuela (solo en la versión coupe)

El convertible incluye capota rígida retráctil

El 3LZ incluye todo lo del 1LZ, más:

Sistema de sonido Bose Performance Series con 14 bocinas

Asientos GT2 o Competition Sport en piel Napa calefaccionados y ventilados con ajuste lumbar/alerón eléctrico.

Volante forrado en piel con ribetes en fibra de carbono y paletas de cambios

Detalles de acabado interior con parte superior forrada en microfibra gamuzada

Cámaras* delanteras y retrovisora HD, cámara delantera con detección de bordillos

Panel de instrumentos, ribetes en las puertas y consola forrados en piel, personalizados

El convertible incluye capota rígida retráctil

Fuente: Corvette