200 abril 2025

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

214 noviembre 2026

El Servei Català de Trànsit, al costat de les víctimes d'accident de trànsit

Enguany, 112 persones han mort en 109 accidents mortals a les carreteres catalanes, 48 de les quals eren motoristes, el col·lectiu amb més víctimes mortals d'aquest 2026

(més informació pàg. 3)

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

Rolls-Royce



GHOST 2026

(más información contraportada)

LlobregatMotor

Quants negocis no han funcionat
per no tenir una bona campanya de màrqueting?

**Truca'ns i et dissenyarem una a la teva mida.
Dona a conèixer la teva empresa**

ANUNCIA'T amb nosaltres!

619 900 979

info@llobregatmotor.com


BANGLADESH © ANTE BUSSMANN

TUS IDEALES TAMBIÉN CURAN

**Independencia
Compromiso
Humanidad**

Entra en
idealesquecuran.com

MEDICOS SIN FRONTERAS

Mitos
La Vespa

La Vespa (“avispa” en italiano) fue el resultado de la determinación de Enrico Piaggio de crear un producto de bajo coste para las masas. Cuando la Segunda Guerra Mundial guerra tocaba a su fin, Se fabricó un prototipo de scooter pero no gustó a Piaggio y este pidió al Corradino D’Ascanio que lo rediseñara. Al diseñador aeronáutico no le gustaban las motocicletas. Las encontraba incómodas y bastas, con ruedas difíciles de cambiar en caso de pinchazo. Y lo que era aún peor: ensuciaban por culpa de la cadena de distribución. Sin embargo, sólo necesitó unos pocos días para solventar todos estos inconvenientes y y preparar los primeros diseños de la Vespa, fabricados en primer lugar en Pontedera en abril de 1946. Recibió su nombre del propio Enrico Piaggio, quien, mirando el prototipo de la MP 6, con su ancha parte central en la que se sentaba el conductor, y su estrecho frontal, exclamó: “¡parece una avispa!”. Y así nació la Vespa. Así habría nacido la Vespa, bautizada con el nombre preciso, pues alude a un insecto simpático, individualista, independiente, amante de la naturaleza, pero también peligroso e improductivo, pues no fabrica miel. Se mueve velozmente, sin pausa, por todas partes, casi interpretando aquello que dice la etimología misma de la moto, proveniente de to scoot (marcha, escabullirse).

Agenda



21-22/11/2026 2 días de Clásica Prueba Costa Brava
22/11/2026 FCM Camp. Gato. desde Motocross Grans hasta Amposta
22/11/2026 FCM Camp. Gato. Juicio infantil en Rellinars
22/11/2026 18ª TROBADA DE VEHICLES CLÀSICS D`ESPLUGUES
27-29/11/2026 3ª CONCENTRACIÓN MOTERA ABRAZAMILLAS
28/11/2026 7ª Mototerra de l'Alt Urgell - Territorial de Lleida31/10/2026
28/11/2026 FCM Camp. Gato. de Motocròs Grans a Can Taulé
29/11/2026 Trial de Can Sagnari - Territorial de Girona
5-6/12/2026 Enduroc 2026
12/12/2026 FCM triangular de secciones cronometradas hasta Can Taulé
13/12/2026 Enduret de Torrelles de llobregat - Territorial de Barcelona
13/12/2026 FCM Camp. Gato. desde Enduret hasta Torrelles de Llobregat

Si quieren ver el calendario de F1,Moto GP,Rallys y Formula E se lo pueden descargar en www.llobregatmotor.com en LLM- Febrero 2026

Parece que fue ayer



1919 (15 de febrero). El diario parisino “l’Illustration” publicaba un anuncio ilustrado a media página, en el que se informaba sobre el lanzamiento inminente del “primer automóvil francés fabricado en gran serie”. Era el Type A 10 HP, producido por André Citroën, ingeniero-fabricante. Así, nacía la leyenda de Citroën.

1932. Michelín compra los terrenos de un campo de aviación, situado entre las localidades guipuzcoanas de Lasarte y Usurbil, para instalar en ellos la primera fábrica de neumáticos en España. En 1934 comenzó la producción de neumáticos y, desde entonces, la factoría de Lasarte ha sido y es el motor del desarrollo económico y social de la zona

1959. Creación de la Dirección General de Tráfico. El vehículo, cuya evolución y desarrollo va paralelo con el de la carretera, fue el elemento principal que impulsó la creación de un organismo que se hiciera cargo de todas las cuestiones que afectaban al vehículo. En su origen, sus funciones se centraban principalmente en gestiones administrativas, algo que hoy es apenas un reflejo del amplio abanico de cuestiones que, en la actualidad, aborda, como son, el control, gestión, información y seguridad del tráfico, formación de conductores, educación vial e investigación de accidentes, entre otras.



Serveis d'urgència:

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

Altres serveis:

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

Motoclubs del Baix Llobregat:

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

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 Servei Català de Trànsit, al costat de les víctimes d'accident de trànsit

El Servei Català de Trànsit (SCT) s'adhereix a la commemoració del Dia Mundial en Record de les Víctimes d'Accident de Trànsit, el lema «Recorda, dona suport, actua» i el sublema «Una llum que ens uneix». Un any més, l'objectiu és retre homenatge a les persones que han perdut la vida en un sinistre viari, donar suport a les que n'han sobreviscut i actuar per aconseguir resposta i atenció després d'un accident.

Amb motiu d'aquesta commemoració, la consellera del Departament d'Interior i Seguretat Pública, Núria Parlon, va participar en l'acte commemoratiu i l'ofrena floral organitzats per STOP Accidentes i l'Associació per a la Prevenció d'Accidents de Trànsit (P(A)T), amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona i l'SCT. L'acte va tindrà lloc a la zona enjardinada del passeig marítim de la Nova Icària i a l'espigó del Bogatell, a Barcelona.

L'any 2005, les Nacions Unides van declarar el tercer diumenge de novembre Dia Mundial en Memòria de les Víctimes de Trànsit. Des d'aleshores, aquesta jornada serveix per recordar les persones que han mort en accidents de trànsit i donar suport a les que pateixen seqüeles físiques i psicològiques, com també a les famílies que han perdut un ésser estimat o que han d'afrontar la cura d'una persona amb lesions greus.



112 PERSONES MORTES A LES CARRETERES CATALANES DES DE PRINCIPI D'ANY

Segons les dades provisionals de l'SCT, fins al 12 de novembre d'aquest 2026, 112 persones han mort en 109 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Durant aquest període, s'han registrat 7.827 accidents amb víctimes, dels quals 661 han estat accidents amb persones mortes i/o ferides greus. En total, els sinistres viaris han provocat 11.482 víctimes.

Pel que fa a la distribució territorial, 40 de les persones mortes corresponen a la demarcació de Barcelona, 29 a la de Girona, 25 a la de Tarragona i 18 a la de Lleida. Per sexe, 90 de les víctimes mortals eren homes i 22, dones.

ELS MOTORISTES REPRESENTEN GAIREBÉ EL 43% DE LES VÍCTIMES MORTALS

Una de les dades que més preocupa d'aquest 2026 a l'SCT és la sinistralitat dels col·lectius vulnerables, especialment la dels motoristes. De les 112 persones mortes a les carreteres catalanes, 48 eren motoristes, una xifra que representa gairebé el 43% del total de víctimes mortals. A més, s'han registrat 10 víctimes mortals entre els vianants i 9 entre els ciclistes. En conjunt, aquests tres col·lectius vulnerables sumen 67 víctimes mortals, prop del 60% del total de persones mortes a la xarxa viària interurbana catalana durant aquest any.

La sinistralitat dels motoristes és especialment preocupant si es té en compte l'evolució dels darrers anys. Des del 2010, s'han registrat 5.671 accidents amb morts o ferits greus en què hi havia implicades motocicletes i ciclomotors. D'aquests, 338 corresponen a aquest 2026.

En aquest mateix període, 743 motoristes han perdut la vida a les carreteres catalanes i 5.337 han resultat ferits de gravetat. Les 48 víctimes mortals registrades enguany ja superen les xifres de tot el 2024 i el 2025, quan van morir 47 i 46 motoristes, respectivament.

Més enllà de les estadístiques, darrere de cada xifra hi ha una vida perduda o esquinçada i famílies que han de fer front a una situació tràgica. Per aquest motiu, el Servei Català de Trànsit insisteix en la necessitat de continuar treballant per reduir les víctimes dels accidents de trànsit i avançar cap a una mobilitat cada vegada més segura.

A més, l'SCT fa una crida específica a incrementar la conscienciació sobre la vulnerabilitat dels motoristes, no només a les carreteres interurbanes, sinó també a les vies urbanes. La fragilitat dels vehicles de dues rodes davant d'una col·lisió fa especialment necessari que els motoristes adoptin conductes prudents i que la resta de conductors extremin la precaució, mantinguin les distàncies de seguretat i respectin els espais de circulació d'aquest col·lectiu.

En aquest sentit, el Servei Català de Trànsit també apel·la a la responsabilitat compartida de tots els usuaris de la via pública. També demana als vianants i ciclistes que incrementin la percepció del risc i siguin conscients de la seva fragilitat, i a la resta de conductors que mantinguin conductes de respecte i prudència envers tots els col·lectius vulnerables.

L'ATENCIÓ I L'ACOMPANYAMENT A LES VÍCTIMES, UNA PRIORITAT DE L'SCT

L'atenció a les víctimes de sinistres viaris i a les seves famílies és una de les prioritats del Servei Català de Trànsit. Per aquest motiu, l'any 2012 es va posar en marxa el Servei d'Informació i Atenció a les Víctimes de Trànsit (SIAVT), un servei pioner a l'Estat espanyol que ofereix informació, orientació i acompanyament a les persones afectades per un accident de trànsit i als seus familiars. El servei les assessora sobre els tràmits que han de dur a terme, els drets que els reconeix la legislació vigent i els recursos disponibles, i les deriva als serveis especialitzats que necessitin. També ofereix suport i atenció psicològica, a través d'un equip de professionals especialitzats, per afavorir la recuperació personal i social de les víctimes.

> *Enguany, 112 persones han mort en 109 accidents mortals a les carreteres catalanes, 48 de les quals eren motoristes, el col·lectiu amb més víctimes mortals d'aquest 2026*

Aquesta atenció es complementa amb el projecte INVICTES, adreçat específicament a les persones que han patit lesions greus en un accident de trànsit i n'han quedat amb seqüeles permanents. La iniciativa té com a finalitat afavorir-ne l'autonomia personal i la vida independent, acompanyant-les en el seu procés de recuperació i adaptació a la nova situació. També treballa amb les famílies i les persones cuidadores per proporcionar-los eines i habilitats que els permetin afrontar les dificultats derivades de les seqüeles, així com amb l'entorn social per promoure la inclusió i el reconeixement de les capacitats de les persones afectades.

Font: Servei Català de Trànsit



Más de seis millones de vehículos llegan cada año al final de su vida útil en la Unión Europea

El valor de un automóvil ya no termina cuando deja de circular. Los vehículos retirados representan una reserva de acero, aluminio y plásticos que puede volver a alimentar la cadena de valor del sector



La circularidad gana peso en la estrategia de la automoción ante el volumen de vehículos que salen del parque y la necesidad de recuperar materiales y reducir la dependencia de materias primas

Cada año, más de seis millones de vehículos llegan al final de su vida útil en la Unión Europea, una magnitud que convierte el tratamiento del automóvil una vez finalizado su uso en una parte cada vez más relevante de la transformación del sector.

El dato aparece en el análisis sobre sostenibilidad y circularidad recogido por Deloitte en su informe La transformación de la industria del automóvil en España y coincide con las cifras que maneja la propia Unión Europea para dimensionar el reto.

La cuestión va mucho más allá de gestionar residuos. Un vehículo que deja de circular contiene acero, aluminio, cobre, plásticos y otros materiales que pueden volver a incorporarse a procesos productivos. La capacidad para recuperar ese valor se está convirtiendo en una pieza más de la competitividad industrial de la automoción europea.

DEL FINAL DE VIDA A UNA NUEVA FUENTE DE MATERIALES

El modelo tradicional de la industria ha estado construido fundamentalmente sobre una lógica lineal: producir, comercializar, utilizar y retirar. La presión sobre las materias primas y los objetivos de sostenibilidad están obligando a evolucionar hacia un sistema en el que una mayor parte de los materiales empleados pueda recuperarse y reutilizarse.

La dimensión industrial es considerable. El Consejo de la Unión Europea recuerda que la fabricación de automóviles se encuentra entre las actividades que más materias primas originales consumen en Europa y señala que cada año se utilizan más de siete millones de toneladas de acero, alrededor de dos millones de toneladas de aluminio y seis millones de toneladas de plásticos en el sector.

Aprovechar mejor los materiales contenidos en los vehículos que salen del parque permite, por tanto, reducir residuos pero también recuperar recursos que pueden tener una nueva utilización industrial.

EL AUTOMÓVIL SE DISEÑA PENSANDO TAMBIÉN EN LO QUE OCURRIRÁ AL FINAL

La economía circular está empezando a modificar incluso la forma de concebir el vehículo. La capacidad de desmontar componentes, reutilizar piezas, recuperar materiales y reincorporarlos a nuevos productos adquiere importancia desde las primeras fases del diseño.

Esto significa que el valor de un automóvil ya no termina necesariamente cuando deja de circular. Baterías, componentes electrónicos, metales o determinadas piezas pueden mantener valor económico después de finalizar la primera vida del vehículo.

La transformación afecta así a toda la cadena: fabricantes, proveedores, redes de reparación, gestores de residuos, recicladores y empresas especializadas en recuperación de materiales.

UNA OPORTUNIDAD PARA REDUCIR DEPENDENCIAS

La circularidad adquiere además una dimensión estratégica en un momento en el que Europa busca reducir su exposición a determinadas materias primas y reforzar la resiliencia de sus cadenas industriales.

La Comisión Europea lleva años advirtiendo de que una gestión inadecuada de los vehículos al final de su vida útil provoca tanto contaminación como pérdidas de materiales con valor económico. Esa preocupación ha impulsado la revisión de la normativa europea para aumentar la recuperación, reutilización y reciclaje de los componentes de los vehículos. Consejo Europeo

Para la automoción, el reto consiste en convertir ese volumen anual de vehículos que abandonan el parque en una fuente de recursos capaz de alimentar de nuevo la cadena de valor.

Los más de seis millones de vehículos que llegan cada año al final de su vida útil en la UE representan así no solo uno de los grandes flujos de residuos industriales de Europa, sino también una reserva de materiales cuyo aprovechamiento puede ganar importancia a medida que avance la transformación del sector.

Fuente: Faconauto



La DGT presenta los Conos conectados en el 32 Congreso Mundial sobre Sistemas Inteligentes de Transporte

Se trata del principal encuentro internacional sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), que ha reunido en Corea del Sur a expertos de más de 90 países



La DGT ha presentado una comunicación sobre los conos conectados para la señalización de obras en carretera, una tecnología que permite transmitir la ubicación de los trabajos y advertir de su presencia a los usuarios a través de la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0

La Dirección General de Tráfico ha participado en el 32 Congreso Mundial sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS World Congress 2026), celebrado del 19 al 23 de este mes en la ciudad de Gangneung (Corea del Sur). El principal encuentro internacional en esta materia ha reunido bajo el lema "Más allá de la movilidad, un mundo conectado" a responsables gubernamentales y expertos del sector de más de 90 países ante más de 60.000 asistentes para compartir experiencias y planificar el futuro de la movilidad inteligente y sostenible a escala global.

A lo largo de las cinco jornadas se han sucedido más de 150 sesiones técnicas en torno a temas como la movilidad conectada, la conducción autónoma, los servicios de movilidad, el uso de la inteligencia artificial y los sistemas inteligentes de transporte.

La DGT ha estado presente en el congreso para compartir la experiencia de España en la aplicación de los sistemas inteligentes de transporte, en particular la utilización de equipamiento tecnológico avanzado para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial.

En el marco de la ponencia técnica dedicada a avisos de información sobre zonas de obras en tiempo real, se ha presentado la comunicación "Un nuevo dispositivo IoT inteligente para la señalización de obras en carretera: conos conectados", a cargo de la subdirectora adjunta de Circulación, Ana Blanco, y la jefa de área de Telemática para la Movilidad, Montserrat Estaca.

En la exposición han mostrado las capacidades que ofrece la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0 para informar sobre la presencia de trabajos en la vía a partir de la información suministrada por los conos conectados. Estos dispositivos, basados en la tecnología IOT (Internet de las cosas), permiten comunicar eficazmente el inicio y la finalización de las obras y reportar su ubicación exacta al Punto de Acceso Nacional de información de tráfico y movilidad (NAP) para que esta información pueda ser utilizada por navegadores y otras aplicaciones.

El uso de conos conectados favorece la protección de los trabajadores que desempeñan labores de conservación, limpieza y adecuación de las carreteras, al tiempo que advierte al resto de usuarios de la vía de la presencia de obras en la calzada a través de los propios vehículos conectados y de los paneles de mensaje variable. De este modo, pueden anticiparse a los posibles riesgos asociados a estos trabajos.

Además, dentro del proceso de consolidación del ecosistema que integra la gestión del tráfico y los servicios de información al usuario, se ha podido exponer el estado de proyectos como la actualización de la infraestructura SCADA (Supervisión, Control y Adquisición de Datos), aplicación de modelos e inteligencia artificial y el desarrollo de servicios que brindan seguridad a los usuarios a través de la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0, como la baliza V-16. Este dispositivo, obligatorio desde principios de año permite disponer de la información precisa de la localización de un vehículo inmovilizado en caso de avería o accidente con el objetivo de alertar del riesgo existente en la calzada al resto de usuarios a la mayor brevedad posible y de activar medias de actuación desde los centros de gestión del tráfico.

Fuente: DGT



Clausurada con éxito la segunda edición de la Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Moto

España tiene la responsabilidad de compartir su experiencia con los países donde la mortalidad de motoristas es una auténtica tragedia

El pasado 22 de octubre de 2026, la ciudad de Zaragoza albergó la clausura oficial de la segunda edición de la Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta. Este evento de gran magnitud ha congregado a lo largo de dos intensas jornadas a un total de 47 ponentes, tanto del ámbito nacional como internacional. El foro ha permitido a expertos compartir estudios, experiencias y buenas prácticas en torno a los vehículos de dos ruedas. El objetivo común de quienes regulan, investigan, fabrican y utilizan la moto es claro: reducir drásticamente las víctimas mortales de los motociclistas. José Luis Rodrigo, director general de la Fundación Ibercaja, destacó en su ponencia inicial que el parque actual de motocicletas y ciclomotores en España supera los seis millones de vehículos. Esta cifra representa el 16% del total del parque móvil español, lo que convierte a nuestro país en un gran referente para otros lugares del mundo donde el uso de este tipo de vehículos está comenzando a despuntar con fuerza.

LA VISIÓN INTERNACIONAL Y EL RETO GLOBAL

Durante la jornada del miércoles, los asistentes conocieron la visión política internacional a través de cinco expertos que desgranaron las realidades de sus respectivas regiones. Mircea Ionescu, responsable del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, explicó que el descenso de fallecidos en moto en la Unión Europea es directamente proporcional al descenso global de la siniestralidad. No obstante, Ionescu hizo especial hincapié en el alarmante dato que reflejan las colisiones directas de motos con turismos, seguidas muy de cerca por las salidas de vía sin que haya otro vehículo implicado. Por su parte, Álvaro Gómez, desde el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, alertó de que las muertes de motoristas ya suponen más de cuatro de cada diez víctimas por siniestros de tráfico en Iberoamérica. Gómez mencionó la urgente necesidad de extender la certificación técnica obligatoria del casco, asegurar su correcto abrochado y denunció un alto déficit de fiscalización policial en la región.

En cuanto al continente africano, David Niyosenga expuso la compleja realidad de una región donde la motocicleta es un medio de transporte absolutamente vital para el acceso al empleo y la economía. Sin embargo, este uso intensivo genera una altísima siniestralidad con un gravísimo coste humano y socioeconómico. Priti Gautam, del Observatorio Asia-Pacífico, advirtió de que su región concentra cerca del 60% de las víctimas viales globales, alcanzando la escalofriante cifra de unas 700.000 muertes anuales. Gautam instó a diseñar infraestructuras bajo el enfoque de "Sistema Seguro", destacando medidas clave como la gestión de la velocidad, la separación física y la mejora de las líneas de visión. En los Balcanes Occidentales, Brikena Tare apuntó que el uso de motocicletas crece rápidamente como una alternativa ágil frente a la congestión urbana, especialmente en tareas de reparto.

EL RIESGO EN LA MOVILIDAD LABORAL Y LA ECONOMÍA DEL ALGORITMO

La seguridad del motorista en la movilidad laboral centró el intenso debate posterior, buscando fórmulas para que las empresas asuman la inversión en seguridad como vía fundamental para prevenir siniestros graves de sus trabajadores. Véronique Feypell presentó un marco de evaluación de seguridad vial empresarial destinado a comprometer al sector privado en la adquisición segura de flotas. Paolo Sanna, de la FIA, expuso proyectos vitales en países de ingresos medios y bajos, como el reparto masivo de cascos certificados en Ruanda, y urgió a las empresas a fijar tiempos de entrega realistas o suspender rutas ante alertas climáticas. En esta línea, Gina Magnolia Riaño, de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, denunció sin tapujos que la "economía del algoritmo" impone tiempos de entrega que penalizan el descanso y ponen en grave riesgo la seguridad de los trabajadores. Daniel Villaveces añadió que, en Colombia, la falta de formación reglada ha causado la muerte de 30.000 motoristas en los últimos años, siendo la gran mayoría jóvenes menores de 30 años.



BIOMECÁNICA, TECNOLOGÍA Y FORMACIÓN DEL USUARIO

La segunda jornada abordó la seguridad desde un enfoque verdaderamente global que combina de forma simultánea usuarios, infraestructuras, vehículos, formación y atención post-siniestro. Valeria Motta, asesora de Naciones Unidas, y Katalin Dobranszky-Bartus, secretaria general de IMMA, coincidieron en la innegable necesidad de adaptar soluciones a cada país mediante una colaboración multisectorial. En el ámbito de la medicina, Abdulgafoor M. Bachani alertó del grave subregistro de los siniestros viales a nivel mundial, señalando que únicamente 36 países cuentan en la actualidad con registros de trauma conectados de forma efectiva con datos policiales.

La protección craneal y corporal también fue un tema capital. Mazdak Ghajari, investigador del Imperial College London, evidenció la gran diferencia existente entre los ensayos tradicionales de homologación de cascos y las condiciones reales de los siniestros, donde son extremadamente frecuentes los impactos oblicuos que causan graves daños cerebrales por rotación. Shiyang Meng presentó los prometedores avances tecnológicos de Autoliv en el desarrollo de sistemas de airbag, destacando el uso de modelos humanos digitales para reducir significativamente las fuerzas que recibe el tórax.

En el ámbito formativo, el catedrático David Crundall analizó la percepción del riesgo, demostrando mediante pruebas de seguimiento ocular que los conductores de turismos carecen de experiencia visual con las motos, lo que explica sus fallos de detección. Montserrat Pérez, directiva de la DGT, detalló importantes cambios en España, como la inclusión de vídeos interactivos de riesgos en exámenes teóricos y un nuevo módulo sobre conductas imprudentes. A su vez, Ramón Lamiel defendió que los centros médicos puedan llegar a prescribir reciclaje formativo a los conductores. Durante la tarde, expertos en ingeniería de marcas como Yamaha, BMW Motorrad y KTM, junto con especialistas en infraestructuras del Vias Institute, debatieron sobre sistemas de alerta y carreteras que perdonen los errores.

CONCLUSIONES Y CLAUSURA INSTITUCIONAL

Para cerrar este encuentro internacional, José María Riaño de ANESDOR destacó que los avances en conectividad demuestran que la seguridad avanza cuando la industria trabaja unida. Pere Navarro, director general de Tráfico, fue el encargado de poner el broche final, manifestando que la motocicleta tiene cada vez más peso estratégico en las ciudades y que, a nivel mundial, su mortalidad ha aumentado un dramático 30% en la última década. Navarro concluyó con un mensaje profundamente solidario e institucional: España tiene una dilatada experiencia y la responsabilidad ética de compartirla con aquellos países donde la mortalidad de este colectivo es una auténtica tragedia. Este exitoso congreso ha dejado patente que el conocimiento que puede salvar vidas humanas no puede ni debe quedarse encerrado dentro de nuestras fronteras.

Fuente : DGT



Todos contra el fuego: el papel clave de los conductores para proteger nuestros montes



Si tuviéramos que describir la estampa de un monte calcinado en una sola palabra, elegiríamos sin dudarlo «desolación», porque esa es exactamente la sensación que invade a cualquiera al observar un paraje natural tras el paso de un incendio forestal, una vez que se han extinguido las llamas y solo queda ceniza. El pasado verano en España ardieron más de 300.000 hectáreas. Para comprender la verdadera dimensión de esta tragedia ambiental y económica basta con imaginar que esa extensión equivale a toda la superficie completa de la provincia de Álava. Se trata de una cifra devastadora que, lejos de ser una excepción puntual, empieza a repetirse con demasiada frecuencia durante los meses estivales. Aunque una pequeña parte de estos fuegos son intencionados, la inmensa mayoría tiene su origen en imprudencias humanas o accidentes evitables. Por ese motivo, resulta imprescindible que toda la sociedad extreme la precaución en cada uno de sus hábitos cotidianos, prestando especial atención a cómo actuamos cuando nos desplazamos en automóvil por entornos naturales.

GESTOS COTIDIANOS AL VOLANTE QUE PUEDEN EVITAR UNA CATÁSTROFE

La prevención empieza dentro del propio habitáculo del vehículo y en la responsabilidad individual de quienes viajan en él. La norma más elemental y urgente es no arrojar jamás colillas de cigarrillos por la ventanilla, ya que una simple pavesa encendida al caer sobre el matorral seco de la cuneta puede desencadenar un incendio forestal de consecuencias incalculables. Además del grave daño ecológico y el peligro para las vidas humanas, conviene recordar que este comportamiento incívico está severamente castigado por la normativa de tráfico: conlleva una sanción económica de 200 euros y la retirada de 4 puntos en el permiso de conducir.

De igual manera, debemos evitar tirar cualquier tipo de desperdicio o residuo desde el coche. La acumulación de basura en los márgenes de las carreteras no solo degrada el paisaje, sino que actúa como un peligroso combustible que facilita la rápida propagación de las llamas en caso de declararse un fuego. A ello se suma el riesgo específico de las botellas de cristal o los fragmentos de vidrio abandonados, que bajo la intensa radiación solar pueden generar el conocido efecto lupa y prender la maleza seca de manera espontánea.

Otro aspecto que a menudo pasa desapercibido para muchos conductores es el lugar elegido para estacionar el vehículo cuando visitamos zonas rurales, recreativas o áreas forestales. Estacionar sobre hierba alta o vegetación seca representa un riesgo real de ignición, puesto que la combinación de las altas temperaturas ambientales del verano con el calor que desprenden los bajos y el sistema de escape del automóvil puede bastar para iniciar una combustión.

CÓMO REACCIONAR SI NOS SORPRENDE UN INCENDIO EN LA CARRETERA

A pesar de todas las precauciones, puede darse la situación crítica de encontrarnos de frente con un incendio mientras circulamos por carretera. Ante este escenario, la regla de oro es mantener la calma y nunca intentar atravesar las llamas o una densa cortina de humo con el coche, por corto que parezca el tramo afectado. La falta de visibilidad, la posibilidad de encontrar obstáculos en la calzada o el riesgo de que el motor se detenga por falta de oxígeno convierten esa maniobra en una trampa mortal.

Lo correcto es buscar de inmediato un lugar seguro y despejado donde detener el vehículo, señalizar nuestra posición adecuadamente para advertir al resto de usuarios de la vía y dar aviso sin demora a los servicios de emergencia. No obstante, si el avance del fuego nos acorrala y nos vemos obligados a abandonar el automóvil a pie, resulta vital proteger nuestro organismo antes de salir: debemos cubrirnos toda la piel expuesta del cuerpo y proteger las vías respiratorias —a ser posible utilizando un paño húmedo para filtrar el humo— y alejarnos del foco del incendio todo lo que podamos en dirección contraria al avance de las llamas.

En última instancia, la experiencia demuestra que los medios de extinción, por avanzados que sean, no bastan por sí solos frente a la virulencia del fuego. La herramienta más eficaz para apagar un incendio forestal es impedir que llegue a iniciarse, una responsabilidad compartida que empieza por la prudencia y el compromiso de cada conductor en la carretera.

Fuente: DGT





LlobregatMotor

Quants negocis no han funcionat
per no tenir una bona campanya de màrqueting?

Truca'ns i et dissenyarem una a la teva mida.
Dona a conèixer la teva empresa

ANUNCIA'T amb nosaltres!

619 900 979

info@llobregatmotor.com

El reto de renovar los guardarraíles cuando la carretera no deja espacio



Cuando pensamos en mejorar la seguridad de una carretera, solemos imaginar un reasfaltado reciente, curvas suavizadas o señales más visibles. Sin embargo, los ingenieros de tráfico se enfrentan a un obstáculo mucho menos evidente para el conductor habitual: ¿cómo instalar barreras de protección modernas en vías antiguas que carecen de espacio suficiente en sus márgenes?

Este dilema resulta especialmente crítico en las carreteras provinciales y convencionales. Según un análisis publicado por Forenvision bajo el título «La resiliencia también se diseña», la red española gestionada por diputaciones y cabildos abarca cerca de 68.000 kilómetros, lo que representa aproximadamente el 41 % de las carreteras interurbanas del país. Muchas de estas vías, esenciales para conectar municipios y garantizar la movilidad diaria, fueron proyectadas hace décadas bajo criterios muy distintos a los actuales. Con el paso del tiempo, sus bordes se han ido poblando de postes de alumbrado, muros, accesos, edificaciones o instalaciones de servicios, dejando apenas margen entre el asfalto y los obstáculos que deberían protegerse.



POR QUÉ UNA BARRER NECESITA MARGEN PARA SALVAR VIDAS

La función de un sistema de contención —como las barreras metálicas o los pretiles— no consiste en detener en seco a un vehículo que se sale de la vía, sino en contenerlo y redirigirlo suavemente. Para lograrlo y absorber la energía del impacto, el sistema necesita deformarse y desplazarse lateralmente. Si justo detrás del guardarraíl hay un árbol, un muro o un desnivel, esa deformación puede provocar que el vehículo acabe golpeando el obstáculo igualmente.

La normativa técnica UNE-EN 1317 evalúa estas protecciones atendiendo a tres criterios clave: el nivel de contención, la severidad del impacto que sufren los ocupantes y la llamada «anchura de trabajo», es decir, el espacio transversal máximo que ocupa el conjunto durante una colisión. Por ello, una barrera muy eficaz en una autovía amplia puede resultar inadecuada en una carretera secundaria estrecha si no dispone del margen necesario para desplegar su deformación.

Ante la falta de espacio, la solución intuitiva parecería instalar barreras mucho más rígidas que apenas se desplacen. No obstante, los especialistas advierten que reducir la deformación altera las fuerzas que recibe el vehículo, lo que puede agravar las lesiones de sus ocupantes si el diseño no está debidamente ensayado.

> *Las salidas de vía representan aproximadamente una cuarta parte de los siniestros interurbanos de motocicleta, pero concentran el 43,3 % de los motoristas fallecidos*

EL PUNTO CRÍTICO DE LOS MOTORISTAS

El equilibrio entre espacio y seguridad se vuelve todavía más delicado al considerar a los motoristas, quienes carecen de carrocería que los proteja en caso de caída. Un estudio elaborado por INTRAS junto a Metalesa Seguridad Vial revela que las salidas de vía y pérdidas de control suponen alrededor de una cuarta parte de los siniestros interurbanos de motocicleta, pero concentran el 43,3 % de los motoristas fallecidos.

Al deslizar por el asfalto tras una caída, el motorista puede impactar contra los postes de las barreras tradicionales. Aunque existen dispositivos específicos para amortiguar estos golpes, los expertos subrayan que la protección para coches y para motoristas responde a ensayos diferentes: un sistema diseñado para ocupar poco espacio no garantiza automáticamente seguridad para las dos ruedas, por lo que ambas prestaciones deben verificarse por separado.

SOLUCIONES ANTES QUE BARRERAS Y AYUDA DIGITAL

Antes de colocar un guardarraíl en un tramo estrecho, los responsables de la vía deben plantearse si es posible eliminar el peligro de raíz. Desplazar un obstáculo, sustituir un poste rígido por otro menos agresivo, mejorar la visibilidad o actuar sobre la velocidad puede ser más efectivo que añadir una barrera. Cuando la contención resulta imprescindible, la ingeniería actual ofrece sistemas compactos y anclajes optimizados para puentes, medianas estrechas o travesías, siempre respaldados por ensayos homologados.

En este proceso ganan peso las simulaciones numéricas por ordenador. Estas herramientas digitales permiten comprobar virtualmente cómo responderá una barrera ante distintos ángulos de impacto o limitaciones geométricas antes de acometer la obra física, complementando —aunque nunca sustituyendo— los ensayos reales exigidos por la normativa.

CONSERVAR PARA ADAPTAR

Modernizar estas infraestructuras exige una inversión sostenida. La Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) ha reclamado destinar 5.000 millones de euros anuales al mantenimiento de las redes estatal, autonómica y provincial para frenar su deterioro. Pero conservar una carretera no debe limitarse a tapar baches o reponer elementos dañados: implica analizar los puntos donde se repiten los accidentes e incorporar soluciones adaptadas al entorno.

Bajo la filosofía del «Sistema Seguro», que asume que los conductores pueden cometer errores y busca que la carretera evite consecuencias mortales, la verdadera resiliencia de una vía no se mide por su anchura ni por su antigüedad, sino por su capacidad para integrar mejoras tecnológicas que sigan protegiendo vidas incluso allí donde apenas sobra un palmo de terreno.

Fuente: Infovial



Patinetes eléctricos: el 92% de los españoles pide más control para mejorar la seguridad vial

El Foro de Movilidad 2026 de Alphabet refleja un amplio respaldo ciudadano a la regulación de patinetes eléctricos circulando por las vías de uso publico y compartido. Su creciente presencia en las ciudades plantea un desafío que va más allá de las normas: proteger a los peatones, reducir los riesgos y conseguir una convivencia segura entre todos los usuarios de la vía.

Los patinetes eléctricos han encontrado su espacio en las ciudades españolas. Son una alternativa para los desplazamientos cortos, especialmente entre los más jóvenes, pero su expansión también ha abierto un debate sobre las condiciones en las que deben circular y los riesgos que puede generar su convivencia con peatones, ciclistas y vehículos a motor.

Según los resultados del Foro de Movilidad 2026 de Alphabet, publicados por Europa Press, el 92% de los españoles considera necesario adoptar medidas para ordenar la utilización de estos vehículos de movilidad personal (VMP).

El dato refleja un amplio consenso sobre la necesidad de actuar, aunque existen diferencias sobre cómo hacerlo.

Un 46% de los encuestados prefiere establecer reglas sobre la velocidad, los espacios de circulación y las condiciones de uso, mientras que otro 46% considera conveniente restringir su presencia en determinados lugares. Únicamente el 8% cree que no es necesario adoptar medidas específicas.

El debate, por tanto, ya no se limita a permitir o prohibir los patinetes, sino a determinar cómo integrarlos en las ciudades sin comprometer la seguridad de los demás usuarios.

UNA MOVILIDAD EN



> *La nueva movilidad no puede comprometer a quienes caminan: las aceras deben seguir siendo espacios exclusivos y seguros*

CRECIMIENTO QUE EXIGE NUEVAS RESPUESTAS

El estudio confirma que los vehículos de micromovilidad eléctrica forman parte de los hábitos de desplazamiento de un número creciente de ciudadanos.

El 26% de los españoles utiliza habitualmente alguna de estas alternativas, dos puntos porcentuales más que el año anterior.

El patinete eléctrico continúa siendo el vehículo de micromovilidad más extendido: el 15% de los encuestados lo utiliza o lo ha utilizado en sus desplazamientos urbanos. Le siguen la bicicleta eléctrica, con un 12%, y la motocicleta eléctrica, con un 4%.

La presencia de estos vehículos es especialmente significativa entre los jóvenes. El 47% de las personas de entre 18 y 30 años reconoce haber utilizado alguna de las principales modalidades de micromovilidad eléctrica.

Por ciudades, Valencia y Sevilla destacan en la utilización de patinetes eléctricos, con porcentajes del 24% y el 22%, respectivamente.

Esta realidad confirma que la micromovilidad ha dejado de ser una alternativa ocasional. Su incorporación al tráfico urbano exige respuestas en materia de infraestructuras, regulación, vigilancia y educación vial.

LOS PEATONES NO DEBEN PERDER SU ESPACIO

Uno de los principales retos de la movilidad urbana es evitar que la incorporación de nuevos vehículos se produzca a costa de la seguridad de quienes caminan.

Las aceras son espacios reservados a los peatones, entre los que se encuentran niños, personas mayores y ciudadanos con dificultades de movilidad o discapacidad.

La circulación indebida de patinetes por estos espacios puede generar situaciones de riesgo, especialmente cuando se combina con velocidades inadecuadas, maniobras imprevisibles o falta de atención.

Conviene recordar que los patinetes eléctricos tienen prohibido circular por las aceras y las zonas peatonales, de acuerdo con la normativa estatal.



La Dirección General de Tráfico lleva años insistiendo en esta cuestión mediante campañas como «Por la acera NO», destinadas a recordar que los vehículos de movilidad personal deben respetar las normas de circulación.

Pero la protección de los peatones no puede depender exclusivamente del comportamiento de quienes utilizan patinetes.

También es necesario diseñar espacios urbanos adecuados, reforzar la vigilancia y evitar soluciones improvisadas que trasladen el riesgo de unos usuarios a otros.

REGULAR NO ES SUFICIENTE SI LAS NORMAS NO SE CUMPLEN

España dispone de un marco normativo que reconoce a los patinetes eléctricos como vehículos y establece obligaciones para sus usuarios.

ENTRE LAS PRINCIPALES CONDICIONES DE CIRCULACIÓN SE ENCUENTRAN:

· Velocidad máxima de diseño de 25 km/h.

· Prohibición de circular por aceras, vías interurbanas, autopistas, autovías y túneles urbanos.

· Prohibición de utilizar el teléfono móvil o auriculares durante la conducción.

· Prohibición de circular bajo los efectos del alcohol o las drogas.

· Limitación a un único ocupante.

· Cumplimiento de las ordenanzas municipales que determinan las vías autorizadas y otras condiciones de circulación.

A estas normas se han añadido nuevas obligaciones relacionadas con la identificación y el aseguramiento de los vehículos.

Desde 2026, la regulación del registro de VMP permite identificar los patinetes y vincularlos a las exigencias de aseguramiento obligatorio previstas legalmente.

La DGT dispone de un procedimiento de inscripción de vehículos de movilidad personal que facilita su identificación administrativa.

No obstante, disponer de una regulación más completa no garantiza por sí solo un comportamiento seguro.

Las normas necesitan ser conocidas, respetadas y supervisadas. De lo contrario, el problema no desaparece: simplemente continúa trasladándose a las calles.

CIUDADES MÁS PREPARADAS, AUNQUE TODAVÍA QUEDA CAMINO

El Foro de Movilidad de Alphabet también recoge una mejora en la percepción ciudadana sobre la convivencia entre los distintos medios de transporte.

El 51% de los españoles considera que su ciudad está preparada para integrar automóviles, bicicletas, patinetes y otros vehículos, frente al 48% registrado en 2025.

Entre los jóvenes de 18 a 30 años, esta percepción favorable alcanza el 72%.

Sin embargo, el dato admite otra lectura: prácticamente la mitad de los ciudadanos todavía no considera que su ciudad esté preparada para esta convivencia.

No basta con incorporar nuevas formas de desplazamiento. Es necesario adaptar las infraestructuras, mejorar la señalización, reducir los puntos de conflicto y garantizar que cada usuario disponga de espacios y condiciones de circulación adecuados.

En este contexto, resulta especialmente relevante la reforma del Reglamento General de Circulación que entró en vigor el 1 de octubre de 2026, con un mayor protagonismo de la protección de los usuarios vulnerables y de la movilidad urbana.

LA SEGURIDAD VIAL DEBE AVANZAR AL MISMO RITMO QUE LA MOVILIDAD

El crecimiento de los patinetes eléctricos representa una oportunidad para diversificar los desplazamientos urbanos, pero también plantea nuevas responsabilidades.

Los usuarios de estos vehículos son vulnerables cuando comparten la calzada con automóviles, autobuses o vehículos pesados. Al mismo tiempo, pueden convertirse en un factor de riesgo para los peatones si circulan por espacios no autorizados o incumplen las normas.

LA SEGURIDAD VIAL EXIGE CONSIDERAR AMBAS REALIDADES

Es necesario combinar regulación, formación, infraestructuras adecuadas, vigilancia y campañas de sensibilización, sin olvidar que las administraciones locales tienen una responsabilidad fundamental en la organización de la movilidad urbana.

La convivencia no se consigue únicamente aprobando normas. Se construye creando condiciones para que todos los usuarios puedan desplazarse sin ponerse en peligro unos a otros.

El respaldo del 92% de los españoles a la adopción de medidas debería interpretarse como una oportunidad para avanzar en esa dirección.

Porque la verdadera cuestión no es cuántos patinetes circulan por nuestras ciudades, sino en qué condiciones lo hacen y qué estamos haciendo para evitar que su crecimiento se traduzca en nuevos siniestros y víctimas.

La movilidad evoluciona. La seguridad vial debe hacerlo con ella.

Fuente : InfoVIAL

Neumáticos en otoño e invierno: desmontando los mitos que ponen en riesgo la seguridad y el bolsillo

Con la llegada del frío, la lluvia y las primeras heladas, revisar los neumáticos se convierte en una tarea ineludible para cualquier conductor. Siendo el único punto de contacto entre el vehículo y el asfalto, de ellos dependen la frenada, la estabilidad y la capacidad de respuesta ante un imprevisto. Sin embargo, en torno al mantenimiento de las ruedas circulan recomendaciones muy extendidas que no siempre responden a criterios técnicos ni legales. Cambiarlas antes de tiempo no solo supone un gasto innecesario para las economías familiares, sino también un impacto ambiental evitable. Repasamos ocho falsas creencias sobre los neumáticos para afrontar los meses de otoño e invierno con garantías.

EL MITO DE LOS 3 MILÍMETROS Y LA MONEDA DE UN EURO

Uno de los errores más habituales es pensar que los neumáticos deben sustituirse obligatoriamente cuando la profundidad del dibujo baja de los 3 milímetros. En España, el anexo VII del Reglamento General de Vehículos fija el mínimo legal para turismos en 1,6 milímetros en las ranuras principales. Aunque un neumático debe cambiarse antes si presenta grietas, deformaciones o desgaste irregular, alcanzar los 3 milímetros no significa que haya agotado su vida útil.

En este sentido, el popular truco de introducir una moneda de un euro en el surco para comprobar si se ve el borde dorado induce a error: esa banda mide unos 3,5 milímetros, más del doble del límite legal. Para medir el desgaste con precisión basta con observar los indicadores situados en las propias ranuras de la banda de rodadura o utilizar un medidor homologado. Según un estudio elaborado por Ernst & Young (EY) en 2017 por encargo de Michelin, sustituir sistemáticamente los neumáticos a los 3 milímetros supondría para los conductores europeos un sobrecoste estimado de 6.900 millones de euros anuales y un aumento de hasta el 40 % en su presupuesto de ruedas, además de un mayor consumo de materias primas y generación de residuos.

> *Un neumático seguro no es simplemente el que tiene mucho dibujo, sino el que conserva unas prestaciones adecuadas para las condiciones de utilización*



MÁS DIBUJO NO SIEMPRE EQUIVALE A MÁS SEGURIDAD

Existe la creencia de que cambiar los neumáticos de forma prematura garantiza una mejor respuesta sobre suelo mojado. Sin embargo, la capacidad de evacuar agua y frenar con eficacia depende de la calidad de los compuestos, el diseño de los canales y la estructura interna de cada modelo. Un neumático de calidad diseñado para ofrecer rendimiento duradero puede frenar mejor en mojado cerca del final de su vida útil que otro de peores prestaciones con mayor profundidad de dibujo. De hecho, desde julio de 2024, el Reglamento ONU R117-04 exige ensayos de adherencia sobre mojado con neumáticos ya desgastados para acreditar su comportamiento real antes de llegar al límite legal.



LA PRESIÓN: NI LOS NUEVOS SE LIBRAN NI BAJARLA MEJORA EL AGARRE

Tener neumáticos recién estrenados no exime de revisarlos. Los golpes contra bordillos o baches y los descensos de temperatura propios del invierno reducen la presión interna incluso sin que exista un pinchazo. Es fundamental comprobarla en frío al menos una vez al mes y antes de viajes largos siguiendo los valores del fabricante —indicados en el marco de la puerta del conductor, la tapa del depósito o el manual—, sin confiar únicamente en los avisadores electrónicos (TPMS). Asimismo, es falso que deshinchar ligeramente las ruedas mejore el agarre con lluvia: circular con baja presión reduce la precisión de la dirección, provoca desgastes irregulares y dispara el consumo de combustible.

DESGASTE DESIGUAL Y ENVEJECIMIENTO SILENCIOSO

Las ruedas delanteras y traseras no se desgastan al mismo ritmo. En los coches de tracción delantera, por ejemplo, el eje anterior soporta el peso del motor, la dirección y la potencia, por lo que sufre mayor desgaste. Vigilar diferencias entre ejes o desgastes anormales en los flancos ayuda a detectar problemas de alineación o suspensión. Por otro lado, usar poco el coche no impide que el neumático envejezca: el sol y los cambios de temperatura deterioran el caucho. Aunque no existe una fecha de caducidad legal universal, conviene revisar el código de cuatro cifras del flanco que indica la semana y el año de fabricación y acudir a un profesional si el material muestra signos de deterioro.

PINCHAZOS REPARABLES Y ELECCIÓN SEGÚN EL CLIMA

Un pinchazo no siempre obliga a comprar una rueda nueva: si el daño es pequeño y está localizado en la banda de rodadura, un taller especializado puede repararlo de forma definitiva, a diferencia de los daños en los flancos. Por último, no todos los neumáticos son iguales ni los modelos *All Season* (Todo Tiempo) sirven únicamente para la nieve. Mientras los neumáticos de verano están pensados para climas suaves, los Todo Tiempo ofrecen polivalencia durante todo el año en zonas con meteorología variable. Cabe recordar que, tras la modificación del Reglamento General de Vehículos de mayo de 2026, los vehículos de hasta 3.500 kilos que circulen por tramos con restricciones invernales mediante neumáticos certificados deben equipar el marcado 3PMSF (una montaña de tres picos con un copo de nieve) en todos sus ejes, ya que el antiguo distintivo M+S no resulta equivalente por sí solo.

En definitiva, preparar el coche para el invierno pasa por revisar la presión, el dibujo, el estado general y la rueda de repuesto, además de moderar la velocidad ante lluvia intensa o hielo. Apostar por neumáticos de calidad y sustituirlos cuando realmente toca permite viajar más seguros, ahorrar dinero y cuidar el medio ambiente.

Fuente: Infovial



Sillitas infantiles: una asignatura pendiente que pone en riesgo la vida de los más pequeños

Garantizar la seguridad de los niños en el automóvil sigue siendo un desafío pendiente en España. Según los datos del Proyecto Baseline 2023, elaborado en 18 países de la Unión Europea, apenas el 46 % de los menores que viajan en turismos durante el día y entre semana lo hacen correctamente sujetos en su sistema de retención infantil (SRI). Este dato refleja una preocupante falta de concienciación sobre un dispositivo vital: las evidencias científicas recopiladas por la Alianza Española para la Seguridad Infantil (AESVi) demuestran que el uso adecuado de una sillita reduce cerca del 70 % el riesgo de fallecimiento en caso de siniestro y disminuye las lesiones graves entre un 60 % y un 80 %.

A nivel global, la Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que entre un 30 % y un 60 % de estos dispositivos se emplean de forma incorrecta, lo que merma drásticamente su capacidad protectora. En España, las cifras de vigilancia confirman el problema: durante la última campaña de control de la Dirección General de Tráfico (DGT), los agentes detectaron a 458 menores que viajaban completamente desprovistos de su sistema de retención. Desde AESVi subrayan la paradoja de que muchas familias jamás permitirían que sus hijos pisaran la playa sin crema solar, pero siguen excusándose en la brevedad de un trayecto urbano para prescindir de la sillita. Además, cuando la entidad organiza puntos de revisión gratuita, la asistencia suele ser mínima, aunque quienes acuden se sorprenden al comprobar la cantidad de fallos que cometen al instalarla.

CLAVES PARA ELEGIR Y COMPRAR CON SEGURIDAD

Para evitar que un error técnico anule la eficacia del sistema, los especialistas insisten en extremar la precaución desde el momento de la compra. Es fundamental adquirir siempre una silla nueva que cuente con la etiqueta naranja de homologación bajo la normativa europea ECE R129, la única válida actualmente. Conviene desconfiar de supuestos chollos en portales de internet extracomunitarios, ya que muchos de esos productos no superan los estándares europeos y su uso es ilegal en España.

Del mismo modo, los expertos alertan contra el mercado de segunda mano o las sillitas heredadas. Estos dispositivos rara vez conservan su manual de instrucciones y suelen pertenecer a la antigua normativa R44, cuya venta fue prohibida explícitamente por el Ministerio de Consumo. Lo recomendable es acudir a un comercio especializado para recibir asesoramiento adaptado al niño y al vehículo, leer y conservar siempre el manual del fabricante, y disponer de una silla fija en cada coche en el que viaje habitualmente el menor para evitar errores derivados de montar y desmontar el sistema constantemente. Asimismo, hay que medir el espacio del habitáculo: las sillas a favor de la marcha requieren al menos 80 centímetros de distancia entre asientos, mientras que las orientadas a contramarcha nunca deben quedar apoyadas ni bloqueadas contra el asiento delantero.

EL DEBATE DE LA ALTURA: MEJOR HASTA LOS 150 CENTÍMETROS

Aunque la normativa española obliga al uso de SRI hasta que el menor alcanza los 135 centímetros de estatura, los expertos recomiendan prolongarlo hasta los 150 centímetros, tal y como ya exige la ley en países como Alemania. Por debajo de esa altura, los asientos y reposacabezas convencionales del automóvil —diseñados para la morfología de un adulto— no protegen adecuadamente a un niño ante un alcance trasero, exponiéndolo a sufrir graves lesiones cervicales.





SEIS COMPROBACIONES OBLIGATORIAS ANTES DE ARRANCAR

Antes de iniciar cualquier desplazamiento, los adultos deben revisar tanto el anclaje del dispositivo como la sujeción del menor:

Anclajes y tercer punto de apoyo: Hay que chequear los anclajes de la silla al automóvil siguiendo las instrucciones del fabricante, verificando las conexiones ISOFIX y el tercer punto de apoyo (ya sea pata de apoyo o correas top tether).

Tensión del cinturón (si no hay ISOFIX): Si el coche carece de sistema ISOFIX y el SRI se fija mediante el cinturón de seguridad del vehículo, no basta con instalarlo bien la primera vez; hay que comprobar regularmente que conserva su tensión.

Siempre sin abrigo: El sistema debe ajustarse al cuerpo del niño sin prendas gruesas. Los abrigos añaden centímetros de holgura y aumentan el riesgo de submarining en sillas a favor de la marcha con cinturón de tres puntos, haciendo que el cuerpo se deslice y el cinturón presione el abdomen o el cuello en lugar de la pelvis y las clavículas. Si las cintas se pueden pellizcar con los dedos, no están bien ajustadas.

Guiado de las cintas: Es fundamental revisar que las correas del arnés o del cinturón de seguridad no estén retorcidas en ningún punto, comprobando al mismo tiempo la altura correcta del reposacabezas.

Posición y ajuste al crecimiento: Al sentar al menor, hay que asegurarse de que queda bien centrado y de que tanto el cabezal como las protecciones laterales se adaptan a su tamaño actual, algo que conviene vigilar a menudo porque los niños crecen muy rápido.

A contramarcha el mayor tiempo posible: Siempre que el sistema lo permita, se debe priorizar viajar en sentido contrario a la marcha por el plus de seguridad que aporta. Esta posición es obligatoria hasta los 15 meses, pero los expertos aconsejan prolongarla, si es posible, hasta los 4 años.

> *Los sistemas de retención infantil reducen cerca del 70 % la posibilidad de muerte del niño en caso de accidente si se usan de forma adecuada, pero en España apenas el 46 % de los menores viajan correctamente sujetos*





BUSCAMOS Fotos Antiguas

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

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

info@llobregatmotor 619 900 979

Las 7 diferencias





Sudokus

Fácil

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

Difícil

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

Test de conducir



1. Cuando no se pueda posicionar el vehículo paralelo al borde de la calzada, ¿se podrá permitir la parada o el estacionamiento dejando el vehículo en otra posición?
A. Sí, cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.
B. Sólo si existe alguna señal que permita el estacionamiento en batería.
C. No, en ningún caso.



2. ¿Cómo debe realizarse un cambio de carril en una vía saturada?
A. Utilizando el arcén.
B. Advirtiéndolo con suficiente antelación.
C. Realizando la maniobra rápidamente para no estorbar.



3. ¿De qué próximo peligro advierte esta señal?
A. Un estrechamiento de la calzada.
B. Un tramo con circulación en ambos sentidos.
C. Un tramo con prioridad respecto a los vehículos que circulan en sentido contrario.



4. Para reducir el riesgo de accidente, un conductor que esté tomando medicamentos debe...
A. conocer sus posibles efectos secundarios y seguir las indicaciones del médico.
B. evitar la conducción de vehículos mientras dure el tratamiento.
C. tomar café para combatir sus posibles efectos secundarios.



5. La mayor parte de las distracciones del conductor se relacionan con...
A. su estado psicofísico y su comportamiento.
B. la disposición de los mandos en el vehículo.
C. factores externos, como la vía y su entorno.



6. Este conjunto de vehículos con remolque de 750 kg de M.M.A., ¿a qué velocidad puede circular como máximo por una autovía?
A. A 100 km/h.
B. A 120 km/h.
C. A 90 km/h.

7. A una ambulancia que use únicamente la señal especial luminosa, ¿se le debe ceder el paso?
A. No, debe emplear de forma conjunta la señal luminosa y la acústica.
B. Sí.
C. Sí, pero sólo en vías urbanas.



8. Tomando las debidas precauciones, ¿por dónde podrá circular una persona que empuje con las manos una bicicleta cuando su tránsito por la acera sea un estorbo para los demás peatones?
A. Por la calzada, pero en ningún caso por el arcén.
B. Por el arcén, pero en ningún caso por la calzada.
C. Por el arcén o por la calzada.



9. Circular a velocidad inferior a la mínima permitida sin causa justificada, ¿es peligroso?
A. Sí, y además está prohibido.
B. No, porque circular más despacio es siempre más seguro.
C. Sí, porque lo más seguro es circular a la velocidad máxima permitida.



10. Este turismo circula por una autovía a 100 km/h; ¿circula a velocidad adecuada?
A. No, porque lo aconsejado es circular a 120 km/h.
B. Sí, siempre que lo permitan las circunstancias del tráfico y de la vía.
C. Sí, siempre que no entorpezca la circulación.

Llobregat Motor
www.llobregatmotor.com



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

Difícil

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

Fácil

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

55è Rally Andorra 2026

L'equip andorrà format per Joan Vinyes-Jordi Mercader, amb un Citroën C3 Rally2, ha aconseguit la victòria en el 55è Rally Andorra, prova que s'ha disputat amb sortida i arribada a Andorra la Vella. El domini del duet ha estat total al llarg dels 8 trams de què ha constat la prova, aconseguint el pilot la seva cinquena victòria després de les que va obtenir els anys 1994, 1999, 2023 i 2024. D'aquesta manera, Joan Vinyes Dabad es converteix en el pilot amb més victòries en el ral·li nacional andorrà: cinc.

La prova ha reunit una interessant llista d'inscrits de 60 unitats, dels que en van sortir a la cursa 55 i l'han pogut acabar 44 equips. Vinyes-Mercader han guanyat en la categoria de Velocitat, mentre que en Velocitat Històrica els primers han estat Ferran Font-Claudi Ribeiro Leite (BMW M3 E30) y en Regularitat Històrica, Gerard Espunyes-Albert Obiols (Porsche 944 Turbo). Els noms d'aquests tres equips passen a formar part del palmarès oficial del Rally Andorra. L'organització de l'Automòbil Club d'Andorra ha ratllat a gran altura, amb la col·laboració de nombroses persones i estaments del país.

La primera jornada constava de dues passades al tram 'Ordino', les dues pràcticament de nit, tot un aperitiu del que seria l'itinerari del segon dia. Joan Vinyes-Jordi Mercader (Citroën C3 Rally2) aconseguien amb escreix els dos millors temps, amb la sorpresa de que el segon classificat absolut era l'equip Ferran Font-Claudi Ribeiro Leite (BMW M3 E30, Pre 92), primers destacats en Velocitat Històrica, just per davant d'un altra vehicle modern, el d'Alex Español-Enrique Velasco (Peugeot 208 Rally4).

En Regularitat Històrica, Gerard Espunyes-Albert Obiols (Porsche 944 Turbo, Pre92) es posaven líders per davant de Dídac Cardenyes-Marina Cardenyes (Lancia Delta HF 4WD, Pre92), els dos equips separats per 2'4 punts.

Joan Vinyes aconsegueix la seva cinquena victoria

En el segon dia, amb dues passades pels trams 'Fontaneda', Anyós' i 'Canillo', amb bona temperatura i les carreteres pràcticament seques, els resultats van seguir més o menys com el dia previ. Tot i dominar amb autoritat el ral·li, Vinyes-Mercader van seguir fent els millors temps en tots els trams i amb aparent facilitat. Al final del primer gir als tres trams ja portaven 1'26" sobre els següents classificats, Español-Velasco, i 1'41 sobre Font-Leite, primers d'Històrics, un trio que demostrava amb el seu elevat ritme tota la intenció de pujar al podi.

En la segona volta, amb sol i temperatura molt agradable, les classificacions no es van moure massa, amb tots els favorits sòlidament instal·lats en les seves posicions. El potent Porsche 996 GT2 de Yann Le Potier-Pieter Van Leeuwen va anar recuperant terreny durant tot el matí, aconseguint ja en el primer tram de la segona volta pujar al tercer lloc en Velocitat, darrere de Vinyes-Mercader i Español-Velasco, posicions en les quals quedaria el podi final de la categoria. En Velocitat Històrica, i darrera d'uns inamovibles Font-Leite, s'han classificat dos equips andorrans més: Joel Font-Maria Font (Porsche 911 SC Gr. 4), que han sabut defendre la seva posició davant els atacs dels rivals, i Mouloud El Allaoui-Biel Domene (Volkswagen Golf GTI).

Finalment, en Regularitat Històrica, categoria amb molt moviment en la classificació degut al nou sistema de puntuació, en que cada equip elegeix el seu ritme de cursa en la primera passada i té que intentar igualar-lo en la segona, el guanyador ha estat Gerard Espunyes-Albert Obiols (Porsche 944 Turbo), líders des de l'inici amb el seu vehicle Pre92, seguits de Joan Corbatera-Ramon Ferrés (Volkswagen Golf GTI) i Abel de Oliveira-Meritxell Bundancoa (Ford Escort RS 2000), aquests primers en Pre2000.

Amb el ral·li nacional ha finalitzat la temporada andorrana d'automobilisme esportiu, que l'han composada, a més del 55è Rally Andorra, les cinc curses puntuables per al Campionat d'Andorra d'Automobilisme de Muntanya, que ha guanyat Jordi Vilardell (Nova NP03-BMW).

Font: Departament de comunicació Rally Andorra





Classificació final 55è Rally Andorra

1 (1) Joan Vinyes-Jordi Mercader (Citroën C3 Rally2) .....38'44"8
2 (8) Alex Español-Enrique Velasco (Peugeot 208 Rally4) .....+2'24"6
3 (3) Yann Le Potier-Pieter Van Leeuwen (Porsche 996 GT2) .....+5'26"7
4 (12) Juli Pérez-David Domingues (Citroën Saxo VTS) .....+5'46"9
5 (4) Erik Faura-Jordi Gomà (Seat Ibiza 2.0 Kit Car).....+6'33"7
6 (15) José Carlos Moreno-Jordi Gallart (Honda Civic).....+8'36"6
7 (17) Biel Martínez-Angel Luis Martínez (Citroën Saxo) .....+9'17"5
8 (19) Eurico Barros-Rosa Roser Vilella (Porsche GT3 RS).....+9'38"5
9 (18) Miquel Guiral-Manel Guiral (Rover MG ZR 1400).....+11'58"0
10 (14) Lucas Piccino-Storm Fachaux (BMW 325i).....+12'21"5



CLASIFICADOS
LlobregatMotor









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













Llobregat
Motor
visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com
619 900 979

La Última Curva. El cóctel de la irresponsabilidad

Hace varias semanas hablaba de nuestra peculiar relación con el alcohol y de esa extraordinaria confianza que depositamos en nuestro cerebro para decidir si estamos en condiciones de conducir después de haber bebido. Planteaba una pregunta: ¿cómo sabemos que el alcohol —o cualquier otra droga— no nos ha afectado si precisamente puede alterar nuestra capacidad para darnos cuenta?

Pues bien, hoy vamos a complicarlo un poquito. Porque parece que para algunos una sola sustancia no es suficiente. Mejor mezclar varias y, después, coger el coche. Todo muy razonable.

Alcohol, marihuana, hachís, cocaína, anfetaminas, metanfetaminas —el famoso cristal— y otras sustancias forman parte de una realidad que hemos aprendido a contemplar con una normalidad preocupante. Una copa para empezar, un porro para relajarse, una raya para espabilarse y, si la noche se alarga, algo más para aguantar. Todo perfectamente calculado, naturalmente. Porque si algo caracteriza a determinados consumidores es su extraordinaria capacidad para convertirse en expertos en farmacología después de tres copas. No saben exactamente qué están introduciendo en su organismo, pero conocen perfectamente sus efectos. O eso aseguran.

El policonsumo no es una anécdota reservada a cuatro irresponsables que salen de fiesta. Según los análisis toxicológicos realizados a conductores fallecidos en siniestros viales durante 2025, prácticamente la mitad presentó resultados positivos en alcohol, drogas o psicofármacos. Y entre quienes dieron positivo, más de un tercio tenía varias sustancias detectadas. Evidentemente, un resultado positivo no demuestra por sí solo que la sustancia provocara el siniestro, pero las cifras deberían hacernos reflexionar. Aunque quizá resulte más cómodo seguir pensando que el problema afecta solamente a unos cuantos jóvenes que salen de los garitos.

Porque, por supuesto, los adultos somos mucho más responsables. Tenemos experiencia, trabajo, obligaciones y una madurez que, al parecer, nos protege de cualquier estupidez. Lástima que los resultados toxicológicos también incluyan a numerosos conductores de mediana edad. Parece que cumplir años no garantiza adquirir criterio. Algunos simplemente acumulan cumpleaños y confianza en sí mismos.

Pero lo verdaderamente inquietante es la idea de que unas drogas compensan a otras. Que la cocaína te despeja después de beber, que las anfetaminas eliminan el cansancio o que un porro ayuda a relajarse cuando uno va demasiado acelerado. Como si nuestro cerebro fuera una cuenta corriente en la que pudiéramos compensar los números rojos con un ingreso. Un poco de esto para subir, un poco de aquello para bajar y listo. Si fuera tan sencillo, las autoescuelas podrían empezar a ofrecer cursos de coctelería.

La realidad es bastante menos divertida. El alcohol puede alterar la atención y el juicio; el cannabis, la percepción y la coordinación; y los estimulantes, como la cocaína o las anfetaminas, pueden generar una sensación de energía y seguridad que no equivale a conducir mejor. Algunas combinaciones potencian los efectos adversos o enmascaran señales de deterioro. Sentirse despierto no significa estar lúcido, del mismo modo que sentirse invencible no significa serlo. Aunque, visto lo visto, algunos parecen necesitar una demostración práctica.

Y aquí recupero la reflexión de las semanas pasadas: si ya resulta difícil valorar objetivamente cómo nos afecta una sola sustancia, imaginen la fiabilidad de esa evaluación cuando hemos consumido varias. Pero tranquilos, siempre aparece el inevitable «yo controlo». Una afirmación fascinante cuando procede de alguien que acaba de alterar químicamente el órgano con el que pretende demostrarlo.

También tenemos que hablar de los controles. El alcohol se mide mediante pruebas de aire espirado y determinadas drogas se detectan en saliva, con los correspondientes procedimientos de confirmación. Pero detectar una sustancia no equivale necesariamente a medir el grado exacto de deterioro que provoca en ese instante. Una cuestión que exige rigor científico y controles fiables, no una colección de excusas para conducir después de consumir. Porque sería magnífico que acabáramos utilizando las dificultades de medición como argumento para seguir jugando a la ruleta rusa, eso sí, con los demás sentados a nuestro alrededor.

Y mientras tanto, ¿qué hacemos? ¿Controlamos lo suficiente? ¿Prevenimos lo suficiente?

¿Explicamos realmente los riesgos del policonsumo o seguimos confiando en que una multa, si llega, haga el trabajo que no hemos sabido hacer antes? Porque cuando alguien considera razonable mezclar alcohol, cannabis y cocaína para después ponerse al volante, tenemos un problema bastante anterior al control policial. Un problema de educación, de percepción del riesgo y, sobre todo, de responsabilidad.

Nos encanta hablar de libertad individual, pero curiosamente olvidamos que las carreteras no son espacios privados. Nadie tiene derecho a decidir qué riesgo deben asumir los demás. Y nadie debería convertir su particular experimento químico en un peligro para una familia que simplemente intenta llegar a casa. Que cada cual tome sus decisiones personales dentro de la legalidad, pero que no pretenda que los demás participemos en ellas sin habernos preguntado.

Lo que más me preocupa es nuestra extraordinaria capacidad para normalizar lo absurdo. Nos escandalizamos cuando conocemos un siniestro provocado por un conductor bajo los efectos de las drogas, pero seguimos escuchando con naturalidad aquello de que «a mí no me afectan», «yo conduzco mejor así» o «llevo toda la vida haciéndolo y nunca ha pasado nada». Magnífico argumento. También hay quien lleva años cruzando semáforos en rojo sin que lo atropellen. La suerte sigue haciendo horas extraordinarias, aunque algunos confundan sus servicios con una demostración de inteligencia.

No todas las personas que consumen drogas provocarán un siniestro, evidentemente. Pero llegar a casa después de haber bebido, fumado o consumido cocaína no demuestra que aquella decisión fuera segura. Demuestra que esa vez llegaste. Nada más. Y quizá deberíamos dejar de preguntarnos si somos capaces de conducir después de consumir y empezar a preguntarnos qué necesidad tenemos de intentarlo.

Porque, al final, entre una copa, un porro, una raya y unas llaves de coche hay una decisión extraordinariamente sencilla: dejar las llaves.

Y si alguien considera exagerada esta reflexión, le propongo que explique a las familias de las víctimas qué tenía de imprescindible aquella última copa, aquel porro o aquella raya.

Yo, desde luego, todavía no he encontrado una respuesta que justifique una sola muerte.

Y lo peor es que nadie se da por aludido.

David Landazabal – Vicepresidente de Stop Accidentes, víctima de siniestros viales y autor de La Última Curva

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 Ferrocariles Catalanes¨
Cornellà de Llobregat (Barcelona)

PI i MARGALL, 38
ST. FELIU DE LLOBREGAT
• Promoció de 7 Habitatges
• Rehabilitació i Restauració de dos Edificis
• Habitatges de 3 Dormitoris a partir de 78 m2
• Plantes Baixes amb Jardí. Àtics amb Terrassa
• Dúplexs amb Jardí Privat
Informació:
c. Joana Raspall, 12
Sant Feliu de Llobregat
699 235 044
www.rilaura.com

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

Rolls- Royce GHOST 2026

Una obra maestra distinguida diseñada para emocionar



El Rolls-Royce Ghost es una berlina de lujo del segmento F, fabricado por Rolls-Royce desde 2010. Actualmente se comercializa la segunda generación, presentada en 2020. El Rolls-Royce Ghost se caracteriza por convertirse en el «escalón de acceso» a la gama Rolls, con un estilo más desenfadado que el resto de modelos de la marca. Se fabrica en la planta de Crewe, Inglaterra, propiedad de Rolls-Royce.

UNA VISIÓN IMPECABLE

Un perfil frontal monolítico y destilado llama la atención sobre la icónica Parrilla Iluminada, que emite un resplandor divino a voluntad. Debajo, la parte inferior frontal está acentuada con adornos cromados, creando un aspecto 'flotante' para el Spirit of Ecstasy.

ELEGANCIA EN LOS DETALLES

Ya sean completamente o parcialmente pulidas, las llantas de nueve radios de 22 pulgadas son una declaración contemporánea y atemporal.

En la parte trasera, los pilotos traseros presentan dos paneles de luces verticales expresivas realzados con cromo curvo, discretamente inscritos con el monograma doble 'R' de Rolls-Royce.

PERSONALIZACIÓN DIGITAL

Personaliza la vista desde el asiento del conductor con llamativos esferas de instrumentos a medida. El avanzado sistema operativo SPIRIT te invita a personalizar tus esferas con un tono único, que complemente el acabado interior o exterior.

CONFIANZA SEGURA DE SÍ MISMA

Experimenta los destinos más exclusivos del mundo con potencia, control y agilidad.

UN IMPULSO SEDOSO

El reconocido Sistema de Suspensión Planar incorpora un amortiguador único de triángulo superior que funciona junto con amortiguadores y conjuntos de amortiguadores de aire autonivelantes de alto volumen. Esto garantiza una sensación de Magic Carpet Ride fluida, estable y sin esfuerzo para conductor y pasajeros.

RESPUESTA SUPERIOR

Dondequiera que conduzcas, Ghost anticipa y reacciona con facilidad. El sistema Flagbearer lee la carretera que se adelanta, preparando la suspensión para cambios en la superficie de la carretera. Esta tecnología funciona en conjunto con la Transmisión Asistida por Satélite, que selecciona la marcha óptima para salir de una curva.

POTENCIA REFINADA

La dirección en las cuatro ruedas y tracción total está propulsada por el V12 biturbo de 6,75 litros, que entrega el par máximo desde solo 1.600 rpm.

CAUTIVA CON COLOR

Personaliza Ghost con un tono expresivo de Bespoke Custom, como el brillante Mustique Blue. Este acabado metálico captura el glamour de su homónima en las islas caribeñas, y está adornado con copos de vidrio y mica que evocan la luz del sol brillante en los mares tropicales.

El tono también hace referencia al color del Rolls-Royce personal de Sir Henry Royce — el prototipo Phantom II Continental de 1929 orientado al conductor. Uno de los primeros coches con un acabado nacarado, llegó a ganar el 'Prix d'Honneur' en el prestigioso Biarritz Concours d'Elegance en 1930.

Los faros y las luces diurnas enfatizan la generosa anchura del Ghost, fluyendo desde la parrilla hasta el borde de los alerones delanteros antes de descender bruscamente.

ARTE RADIANTE

La Fascia Iluminada cobra vida con un diseño cósmico inspirado en la fotografía celeste en time-lapse.

Esta brillante obra está enmarcada por Grey Stained Ash — una madera de poros abiertos y de grano natural, rica en grano. La madera se teñe a mano y se enriquece con partículas metálicas microscópicas brillantes, utilizando técnicas que superaron los cuatro años de desarrollo.

TEXTIL PERSONALIZADO

Los asientos están adornados con sarga Duality, una nueva tela de rayón elaborada en bambú, inspirada en un extenso bosque de bambú en Le Jardin Méditerranées en la Costa Azul — vecina de la antigua residencia de invierno de Sir Henry Royce, Villa Mimosa. La tela tardó más de un año en desarrollarse en colaboración con un solo maestro tejedor. Un interior completo de sarga Duality requiere hasta 2,2 millones de puntadas y 11 millas de hilo, elaborados meticulosamente durante 20 horas.

El textil presenta un gráfico abstracto bordado de 'Dualidad' que reinterpreta la 'R' entrelazada de las iniciales de nuestros cofundadores y las cuerdas entrelazadas de los yates de vela que se encuentran en la Riviera Francesa.

Con el sistema de audio Bespoke mejorado, el Starlight Headliner se transforma en un amplio paisaje sonoro desde arriba. Los cables de fibra óptica usados para crear la escena cósmica se comprimen con una membrana acústica especial que canaliza el sonido hacia la cabina. Los micrófonos activos equilibran las frecuencias, ajustando el sonido de forma independiente para una experiencia auditiva inmersiva.

UNA EXPERIENCIA INTENSIFICADA

Ghost logra un equilibrio perfecto entre un poder potente y una artesanía a medida atractiva. Cada conducción y cada detalle son un testimonio de excelencia, despertando los sentidos de quienes están al volante.

EL AMPLIFICADOR DE LA VIDA, ELEVANDO CADA MOMENTO.

El movimiento fluido revitaliza el corazón. La artesanía superior despierta los sentidos.

Descubre destinos exclusivos con poder. Deja que el viaje encienda tu espíritu.

INSPIRANDO LA GRANDEZA

Inspirar la Grandeza es la fuerza guía de la que surgen nuestra innovación, aspiraciones y legado continuo. A medida que seguimos ampliando los límites de la posibilidad, Inspirar la Grandeza seguirá siendo para siempre nuestra búsqueda definitiva.

AVENTURAS EN EL KONGOVERSO

Traduciendo el lenguaje visual del artista en una artesanía innovadora, Black Badge Cullinan de Cyril Kongo es una expresión audaz moldeada por el destino, la imaginación y el poder de la individualidad.

DISEÑO DEL ROLLS-ROYCE GHOST

El Rolls-Royce Ghost cuenta con unas líneas que irremediablemente recuerdan a las de su hermano mayor, a las del Rolls por excelencia, el Rolls-Royce Phantom. Sin embargo, el estilo del Ghost es el de un vehículo algo más racional, sobre todo en términos de dimensiones. De cualquier manera, al observar la carrocería del Rolls-Royce Ghost seguiremos encontrando elementos como la gran parrilla en posición vertical o unos grupos ópticos rectangulares.

Las líneas del Rolls-Royce Ghost son las de un vehículo con carácter que, sin embargo, busca la elegancia en cualquier situación. Con llantas de aleación de hasta 21 pulgadas y una trasera con un gran voladizo donde se aloja el maletero, el Ghost mide 5,55 metros en el caso de la variante «corta» y 5.72 metros en la versión de batalla extendida, denominada «Extended». Su anchura es de 2.15 metros, mientras que la altura queda fijada en 1.57 metros.

MOTORES DEL ROLLS-ROYCE GHOST

La berlina del fabricante inglés propiedad de BMW está animada por una única opción mecánica. Se trata de un bloque de 12 cilindros en V, con 6.6 litros de cubicaje y sobrealimentación mediante dos turbocompresores. Ofrece 571 CV de potencia y un par máximo de 850 NM, que se transmiten al suelo a través de una transmisión automática por convertidor de par con 8 relaciones.

De serie, el Rolls-Royce Ghost tiene un sistema de tracción integral y un sistema de dirección a las 4 ruedas, lo que hace que sea un vehículo con unas prestaciones muy destacables: acelera de 0 a 100 km/h en 4.8 segundos, alcanzando una velocidad máxima de 250 km/h limitada electrónicamente. El Rolls-Royce Ghost homologa un consumo medio de 15.8 litros/100 km y al no contar con ningún sistema de hibridación recibe la etiqueta C de la DGT.

INTERIOR DEL ROLLS-ROYCE GHOST

Si por algo destacan este tipo de vehículos es por la capacidad, el espacio y la calidad de su interior, algo que se magnifica aún más si hablamos de un Rolls-Royce. El habitáculo es una oda al lujo, con materiales nobles en absolutamente cualquier parte a la que echemos el ojo o pongamos la mano. Todo está diseñado con un mimo exquisito, ofreciendo además la última tecnología tanto a nivel de conducción como a nivel de comodidad.

DINÁMICA DEL ROLLS-ROYCE GHOST

El Rolls-Royce Ghost está construido sobre la misma plataforma que utiliza el Rolls-Royce Phantom, de nombre «Architecture of Luxury», a lo que se une una carrocería enteramente construida en aluminio con el fin de rebajar peso y mejorar el rendimiento y la eficiencia. Con suspensión neumática y una puesta a punto claramente enfocada a la comodidad, el Ghost es todo un prodigio de suavidad.

No es el vehículo más adecuado para circular a altas velocidades por carreteras reviradas, pero sí resulta idóneo para largas tiradas por carreteras abierta, donde su sistema de suspensión predictiva «Planar Suspension System» permite anticiparse a las imperfecciones de la vía para que los pasajeros no noten absolutamente nada desde el interior de este auténtico buque sobre ruedas.

Fuente: Rolls-Royce company