

AÑO XI
Nº 117
Julio-agosto
1996

Tráfico

**Argumentos
a favor y
en contra**

LA VELOCIDAD, A EXAMEN

**Nueva campaña de la DGT
"LA SOLUCION ESTA EN
TUS MANOS**

**Cinturón: Bien en carretera,
mal en ciudad**

SUPLEMENTO ESPECIAL VERANO 96

- Mapa de obras y puntos conflictivos.
- Días y horas punta.
- La preparación del coche.
- La accidentalidad veraniega.
- La planificación del viaje.



Es la misma historia de siempre. Estamos en la N-340, dirección hacia Barcelona. Un poco de circulación lenta y la furgoneta de color se decide a poner el intermitente y, como quien va a abandonar la vía principal por la próxima salida, comienza a circular por el arcén. Y así avanza hasta la salida, adelantando, debido a la retención, a unos cuantos automóviles que esperan, pacientemente, en la carretera principal.

Al llegar a la desviación, la furgoneta, en vez de tomarla hacia ese destino, sorteando las marcas horizontales pintadas en el suelo (aunque las pisa) y trata de volver a la vía principal. Según nos informa la patrulla de helicópteros que captó estas fotografías, con esta maniobra, la furgoneta logró adelantar su posición 220 metros escasos... Esto debería hacernos reflexionar.



¿Creemos que tenemos más prisa que los demás y que, por eso, nos asiste el derecho a circular por el arcén y no esperar la cola que los demás sí hacen? ¿No les parece una falta de respeto hacia los demás ciudadanos que no tratan de colarse? ¿Harían lo mismo en la cola del cine o de la compra? ¿Entonces por qué lo hacen en las retenciones de tráfico? ¿Merece la pena, por 200 metros escasos de adelantar en una retención, arriesgarse a ser multado?

Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

VELOCIDAD

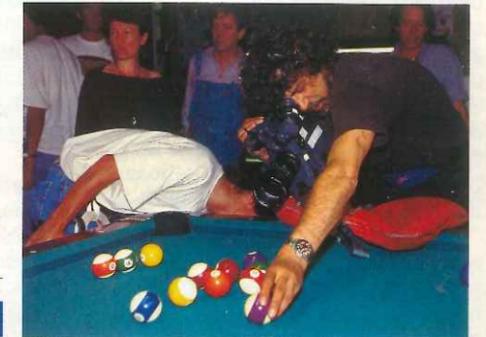
LA POLÉMICA DE LOS LÍMITES

La DGT ha encargado a una comisión de expertos estudiar las posibles repercusiones de elevar los límites de velocidad en las carreteras españolas. Si el riesgo de mayor número de accidentes y víctimas y el incremento de los costes, económicos y sociales, es asumible, quizás podrían elevarse esos topes. 10

CAMPAÑA

LAS MALAS COMPAÑÍAS

La nueva campaña de publicidad de la DGT ha optado por una línea de menor crudeza en cuanto a las imágenes. En cualquier caso, la dureza sigue en el fondo, ya que se incide en las consecuencias que tienen "malas compañías" como beber alcohol cuando se va a conducir, no descansar o prestar menos atención de la debida a la conducción..... 17



PSICOLOGÍA

ACCIDENTES CON SOLUCIÓN

Un congreso de Psicología y Tráfico ha reunido en Valencia a más de trescientos expertos de todo el mundo en estas materias. La conclusión ha sido definitiva: los accidentes de circulación tienen solución y apuntan por dónde tiene que ir ésta..... 31

RECAMBIOS

GUERRA TALLERES-HÍPER

Los hipermercados han comenzado a vender recambios para automóviles, y lo hacen a precios muy competitivos. Los talleres les acusan de falta de fiabilidad y de control de sus recambios. Los híper se defienden y dicen dar una garantía extra a la ofrecida por las propias marcas... Una polémica en la que damos las dos versiones. 39



FAMOSOS

PEPELU Y EL AUTOMÓVIL

Pepelu, una de las estrellas indiscutibles de "Esta Noche Cruzamos el Mississippi", de Tele-5, nos cuenta cómo es él al volante y qué le interesa del tráfico. El actor que le da vida, Carlos Iglesias, nos habla de otras interioridades de este papel. 46

SUPLEMENTO ESPECIAL

YA LLEGÓ EL VERANO

Con el verano llega nuestro habitual suplemento especial. Le contamos dónde estarán los puntos conflictivos y las obras, los días de mayores aglomeraciones, cómo preparar su coche y su viaje, cómo viajar con niños y un largo etcétera de consejos con un diseño nuevo y muy atractivo. Páginas especiales



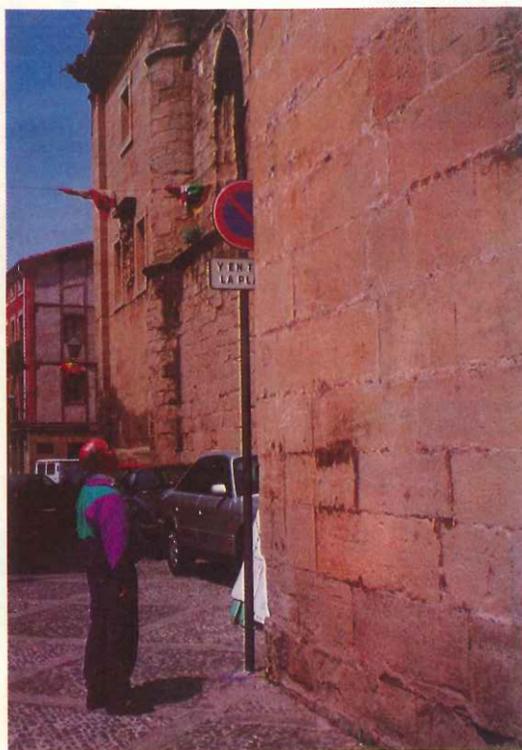
SECCIONES

La Locura	2
El Maletero	4
Conducir Mejor	6
Editorial	7
Asombroso	8
Mi Carril	9
Banco de Pruebas	26
Tráfico Chico (suplemento central)	
Motor al Día	28
Las Matrículas	30
La Pluma	45
Famosos en Marcha	46
Cartas	48
Área de Descanso	50
Guía ITV	51

Como una cuba...

No se pudo hacer la prueba de alcoholemia, pero, a pesar de ello, la Audiencia de Sevilla estimó tan "contundente" la prueba testifical que ratificó la sanción (multa de 100.000 pesetas y 6 meses de suspensión del permiso) impuesta a un conductor -que embistió a un automóvil y le causó daños por valor de 365.000 pesetas- por un delito contra la seguridad del tráfico por conducir bajo los efectos del alcohol.

Y es que el conductor rompió 8 boquillas de la prueba de alcoholemia y, no contento con ello, cogió el dedo de un policía local y se lo soplo, tratando de pasar así el control.



Prohibido medio aparcarse

Jesús Calzada García, un lector de Vitoria, nos remite esta fotografía tomada en Santo Domingo de la Calzada (La Rioja). Y se pregunta si es que se puede "medio aparcarse" o si al que aparque sólo le impondrán media multa...



LA CHISPA

"Clio": violación imposible

La Audiencia de Valladolid absolvió a un joven acusado de violación al entender que es imposible cometer ese delito en el interior de un RENAULT "Clio". "Aun en el caso más favorable de reclinar a tope el respaldo del asiento, por la propia configuración interior del vehículo y la existencia de elementos donde agarrarse y ejercer resistencia, no es posible consumar un acto de violación" según el fallo de la sala. Una canción decía: "qué difícil es hacer el amor en un SYMCA 1000". Pero, claro, donde hay voluntad...

Las grúas de auxilio en carretera no tendrán que instalar tacógrafos, según la Comisión Europea, que contesta así las dudas planteadas en este sentido.

Mejor, camioneras

Antonio Navarro, empresario del transporte de Puerto Lumbreras (Murcia), sólo contrata mujeres para conducir sus camiones "y lo están haciendo muy bien". El empresario señala, en un periódico, que quería mujeres "porque tienen que demostrarse a sí mismas y a los demás que son capaces de hacer el trabajo tan bien como los hombres". ¿El sueldo? 80.000 pesetas de sueldo base y un 3 por 100 de la facturación, con lo que pueden llegar a 160.000 al mes.

Antivaho para motos

ECOEX comercializa en España una pantalla antivaho y antiarañazos que se adapta al 90 por 100 de los cascos de motocicletas y que cuesta 4.500 pesetas. Además, importa unas láminas transparentes desechables (5 unidades cuestan 900 pesetas) que mantienen siempre limpia la visera, lo que mejora la seguridad del motorista.



La Fundación ADA distinguió a Cruz Roja Española con el ADA DE ORO, máximo galardón que concede a personas o instituciones destacadas en la cultura, deporte o cualquier actividad de beneficio social, especialmente en la seguridad vial. Recibió el galardón el presidente de Cruz Roja, Manuel Suárez del Toro.

Manual de mercancías peligrosas

La Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte (IVET) ha editado el libro "Transporte de Mercancías Peligrosas TPC-ADR", escrito por Antonio García y Sixto Llop, ambos profesores de mercancías peligrosas. Este trata de mejorar la formación de los profesionales y, según Matilde Fernández-Balbín, Jefe del Gabinete de la Comisión Interministerial de Mercancías Peligrosas, es un excelente manual de formación y consulta.

✓ José D. Gómez Castallo, ex-Director del Instituto Nacional de Consumo, fue nombrado Director General de la Asociación de Autocontrol de la Publicidad.

✓ Miguel López Salvado es el nuevo presidente de la Asociación de Profesores de Formación Vial, desde el 1 de junio pasado.

El SINRAT, a la venta

El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid ha presentado el programa Sinrat, cuyo desarrollo fue financiado por la Dirección General de Tráfico, como herramienta de investigación de la seguridad. Se trata de un potente programa informático que permite reconstruir el accidente atendiendo al comportamiento de los vehículos antes y durante la colisión, así como a posibles movimientos posteriores. Su precio es de 350.000 pesetas.



Asistencia en viaje

Mediante un acuerdo con el RACE, PELAYO da a sus 350.000 asegurados un servicio de asistencia en viaje 24 horas al día. Este cubre desde el kilómetro 0 e incluye Europa, los países mediterráneos limítrofes y a los asegurados y sus familiares en todo el mundo.

✓ El recibo del seguro debe ir entre la documentación del coche, según la Ley del Seguro. De lo contrario, esta infracción se castiga con multa de 10.000 pesetas, aunque pueda demostrarse, con posterioridad, que se posee, y se está al día de pago, un seguro obligatorio. Si un vehículo circula sin suscribir el seguro obligatorio, la multa oscila entre 100.000 y 500.000 pesetas.

"K-1000", doble seguridad

CMM MOTOCOMPONENTES lanza al mercado unas nuevas pastillas de frenos ("K-1000") con una curiosa campaña de promoción. Como los clientes mayoritarios de pastillas de frenos para motos son jóvenes que no son conscientes de la seguridad que proporcionan el cambio periódico de pastillas de frenos ni del uso de preservativos frente a embarazos y enfermedades de transmisión sexual, ha unido ambos artículos. De hecho, su idea es que comprar preservativos sea algo tan habitual como adquirir un recambio imprescindible para la moto.



Terminó el 1º Curso de Medicina del Tráfico

Desde el 17 de mayo al 8 de junio pasado se impartió el "1º Curso de Medicina del Tráfico", organizado por la Escuela de Medicina Legal de la Universidad Complutense de Madrid con la colaboración de la DGT, Asociación Española de la Carretera y la Asociación de Centros de Reconocimiento Médico. Durante el mismo se ha profundizado en cuestiones como las causas médicas y psicológicas que impiden la obtención o renovación del Permiso de Conducción y diversos aspectos de la medicina en su relación con el tráfico.

✗ Los populares "burro-taxi" de la localidad de Mijas (Málaga) deberán llevar no sólo matrícula para poder circular, sino "un sistema autoportante de recogida de excrementos". Además, estos "transportes" deberán permanecer en las zonas delimitadas por el ayuntamiento.

Neumáticos anti-ruido

Los neumáticos de automóviles usados, previamente triturados, podrían sustituir al material con que actualmente se construyen las pantallas anti-ruido, según Jaime Pfreutzschner, vicedirector del Instituto de Acústica del Centro Superior de Investigaciones Científicas. Dos ventajas: primera, se eliminarían las 150.000 toneladas anuales de neumáticos que se producen en España (de las que sólo se recupera un 25 por 100); segunda, que este material se degrada menos por las condiciones atmosféricas.

Inventos, inventos

- Luis García, un electricista de Talavera de la Reina (Toledo), ha inventado un cinturón de seguridad para automóviles, aún pendiente de homologación, que, en caso de accidente, se libera automáticamente a los 5 ó 6 segundos.
- Miguel Martín ha ideado dos cascos para motocicletas. El primero no permite arrancar la moto hasta que el casco no se coloca en la cabeza. El segundo tiene dos partes simétricas, unidas por grapas, que permite, en caso de accidente, separarlo con más facilidad que cerrarlo en los quirófanos.
- Un semáforo para ciegos, instalado en Italia, indica el paso a los invidentes no con sonidos, como en España, sino mediante impulsos transmitidos por un dispositivo instalado en el poste del mismo. Así se evita que el ruido del tráfico pueda confundir a estos peatones.
- Otro español, Federico Moreno, ha solucionado un poco los problemas de aparcamiento en las grandes ciudades. Su invento permite estacionar coches en varias alturas y esta es la gran novedad- retirarlos sin mover el que se encuentra debajo.



Cómo realizar una maniobra brusca de desvío ante un obstáculo

Esquivar el peligro

Cuando el conductor no está atento, no guarda la distancia de seguridad suficiente, circula en caravana o, simplemente, surge un obstáculo de forma inesperada, es muy probable que no sea posible detener el vehículo a tiempo y que sea preciso esquivar el peligro. Para ello hay que utilizar una técnica muy específica.

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

puede que el conductor se haya relajado demasiado, que circule excesivamente pegado al coche que le precede o que, de repente, un peatón, un animal o cualquier otro obstáculo se interponga en su camino. Habrá que frenar, pero no siempre es suficiente: es posible que sea preciso intentar sortear el peligro.

Si no queda más remedio que desviarnos de nuestra trayectoria, habrá que tener siempre en cuenta que con ello no vayamos a irrumpir en la de otros posibles vehículos que nos están adelantando o en la de aquellos que se aproximan de frente. En cualquier caso, debemos aminorar al máximo la marcha con una buena frenada, sin que, en ningún caso, se bloqueen las rue-

das (ver Conducir Mejor, número 112).

Si frenamos sin bloquear las ruedas siempre queda un pequeño margen de maniobrabilidad (esto queda garantizado si el coche dispone de ABS). No obstante, al acercarnos al obstáculo, conviene levantar ligeramente el pie del freno y



FRENE, pero nunca bloqueando las ruedas.



AFLOJE el pedal del freno para conseguir la máxima direccionalidad.

Cómo se comporta el coche

El tipo de tracción y la carga tienen gran influencia en las maniobras de esquiva. Así, cuando damos un volantazo, los vehículos con propulsión trasera tienden a derrapar de atrás, mientras que los de tracción delantera tardan más a responder al giro del volante. En cambio, los de tracción a las cuatro ruedas tienen un comportamiento más neutro. Por último, si el vehículo va muy cargado, el esfuerzo de manejo del volante es mayor y la tendencia a bascular de la carrocería aumenta considerablemente.

prepararnos para la maniobra de esquiva: apoyaremos el peso del cuerpo sobre los pies y colocaremos las manos (no se soltarán en ningún momento) para efectuar un giro de volante que no debe exceder de media vuelta.

Un aspecto fundamental es que el conductor, en todo momento, deberá tener la vista puesta en la dirección que pretende seguir y nunca sobre el obstáculo.

El primer golpe de volante, esquivando el obstáculo, debe realizarse con progresión, aumentando cada vez

más la velocidad de giro; cuanto más deslizante sea el asfalto, mayor deberá ser la progresividad del giro. Ya hemos evitado el obstáculo e, inmediatamente, hay que devolver el volante a su posición original con un movimiento rápido y corto con el que el vehículo recuperará la estabilidad tras el vaivén inicial. ♦



GOLPE DE VOLANTE. No excederá de media vuelta, aumentando progresivamente la velocidad de giro.

La campaña

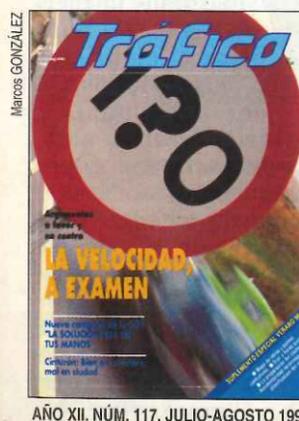
Con el inicio de las vacaciones para muchos españoles, la DGT ha puesto nuevamente en circulación la tradicional campaña institucional. Una campaña que, al margen de su expectación y alguna que otra polémica, creemos que ha conseguido sus objetivos: un alto grado de conocimiento por parte de los automovilistas y una indudable eficacia.

Este año, después de algunos en los que se ha mantenido una línea de bastante crudeza, se ha decidido suavizar ligeramente esta tendencia, aunque sin olvidar que el tráfico es muchas veces trágico y que precisamente se trata de dar a conocer las consecuencias de ciertas "enfermedades" habituales en la carretera, velocidad, alcohol, falta de cinturón, a veces convertidas en trágicas frases coloquiales que detrás dejan no pocas veces las marcas del siniestro: "Hombre, por una copa...", "el cinturón me ahoga", "me conozco el

camino", que son más que una falsa confianza que agrava los muchos riesgos que de por sí conlleva la carretera.

No hemos querido cargar de dramatismo la campaña, aunque todas las agencias que han presentado sus ideas han coincidido en la línea de crudeza, pero no podemos olvidar una realidad que cada año viven miles de familias. Nuestra esperanza es que estos cuatro "spots" sigan haciendo reflexionar a los automovilistas, especialmente a los que se creen con patente de corso para los accidentes. Sobre todo, en épocas como ésta, en la que no pocos ciudadanos buscan, lejos de su lugar de residencia habitual, un lugar donde descansar durante unas semanas. Alguien dijo que la muerte más absurda es la que se produce en la carretera. Quizá se podría añadir que mucho más si ocurre en pleno período de vacaciones.

Tráfico



AÑO XII. NÚM. 117. JULIO-AGOSTO 1996

Director: Jesús Soria.

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. Confección: José Bélamo. Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía). Fotografía: Marcos González, Rafael Martín y Guillermo Cruz (colaboradores).
Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: Antonio Aragüez, Arias, Simón J. Bernal, Charo Laiz, Mena, Pablo San José y Ramón. Infografía: INDYCO. Colaboración especial: Luciano González Egido.

Redacción: c/ General Aranzaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 393 04 75 (exts. 270 a 276). Fax: 742 42 51. Télex: 44510 DIREE

Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeltia, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Carlos Corbacho, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, José Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.

Imprime: ROTEDIC. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 062-96-002-3. Distribución: JARPA.

(La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Rutina culturista con cambio manual

En un recorrido urbano de apenas media hora, el conductor de un automóvil normal realiza entre 100 y 150 cambios de marcha. Con la fuerza de pisar el embrague en tantas ocasiones se podría elevar el peso del coche a una altura de casi dos metros, lo que parecería un buen argumento en favor del coche automático. ¿O serán más saludable hacer ejercicio con un coche de cambio manual?

J. M. M.
Dibujo: Antonio ARAGÜEZ

- Para lo que realmente es bueno un coche automático es para las piernas.

Todos los contertulios se quedaron estupefactos. Ya conocían la tendencia de Felipe Boca Zás a exagerar las cosas, a la "boutade", como a él mismo, un poco "snob", le gustaba afirmar. Por esta razón, aguarda-

ron en silencio a ver si aclaraba el sentido de su frase.

- Y no por lo que alguno de ustedes podría pensar.

Sería un chiste demasiado fácil decir que es bueno para las piernas porque así no iría caminando...

Tampoco esta frase aclaraba nada y Boca Zás no parecía tener intención de aclarar nada más. Así que todos los contertulios se miraron uno a uno como invitándose a decir algo. Estaban tan poco dispuestos a hablar que en cuanto uno podía lanzaba un "perdón, ¿decía usted?" y dejaba a otro el mal trago de estar en el uso de la palabra.

Tras un embarazoso silencio, el doctor Simplon, un

médico extranjero que residía desde hace años en la ciudad, le espetó con una retrans más nacional que importada: "¿Y no sería mejor para sus piernas, querido don Felipe, ir a un gimnasio que conducir un coche automático?"

- Pues es casi lo mismo, Simplon, casi lo mismo. Ya sabe lo que decía la publicidad: "quien mueve las piernas, mueve el corazón". Así que es más saludable un coche normal que otro con cambio automático, aunque sea más incómodo.

- De hecho -continuó Boca Zás tras comprobar, por las bocas abiertas de sus contertulios, el sorprendente efecto de sus afirmaciones-, según los cálculos de una prestigiosa revista automovilística, en un recorrido por ciudad, donde más se utiliza el cambio de marchas, con un vehículo normal se realizan del orden de 100 a 150 cambios de velocidad. Si sumáramos la fuerza necesaria para pisar el embrague en todas estas operaciones, el conductor podría elevar su automóvil hasta una altura de casi dos metros. No sé si lo creerán ustedes, pero mediante este método, podríamos entrenar a al señor Enclenque y convertirlo en el campeón mundial de culturismo, al menos en lo que a piernas se refiere. ♦



★ Dicen que tres de cada cuatro automovilistas ha sido sancionado alguna vez. Casi siempre, por aparcar mal o por exceso de velocidad. Yo me pregunto, ¿cuántos serían si en calles y carreteras hubiera más vigilancia policial? ¿Qué va a pasar si los ayuntamientos se salen con la suya y endurecen su postura?



Jesús SORIA
Director

★ En esta época del año es habitual hacer una puesta a punto del coche. Algunos talleres, agrupaciones, sociedades y demás aprovechan para lanzar su oferta. No se fíe de cualquiera. Algunas de estas revisiones apenas son nada. Y mucho menos, revisión de elementos de seguridad. Tengo una carta de alguien que sufrió un accidente por no llevar líquido de frenos. Y acababa de "ponerlo a punto". ¿De qué sociedad se imaginan que era socio?

Velocidad

El debate de la velocidad está de nuevo abierto. Tardaremos algún tiempo en saber si se abre la mano o se queda todo como está, pero, mientras tanto, ahí van algunas interrogantes sobre la materia:

- ✓ ¿Sabe usted los metros que necesitaría para frenar su coche si circula a 140 km/h?
- ✓ ¿Sería usted capaz de controlar su coche si circula a la velocidad que algunos pretenden?
- ✓ Los conductores que ahora van a 140 km/h, ¿serán entonces respetuosos con las normas o seguirán conduciendo por encima de lo permitido?
- ✓ ¿Es bueno que sea España el país que abra el fuego de aumentar los límites de velocidad?
- ✓ ¿Qué datos tienen algunos para hablar con tanta ligereza de si se deben o no subir los límites?

(Nota: añadan todas las interrogantes que se les ocurran, a favor o en contra; las publicaremos en próximos números).

VACACIONES, ¡POR FIN!

S abemos que siempre es lo mismo, pero ustedes comprenderán que insistamos: **¡Cuidado con las vacaciones!** Se lo recordamos porque, como cada verano, miles de personas **sufrirán algún accidente** en la carretera cuando vayan de cami-

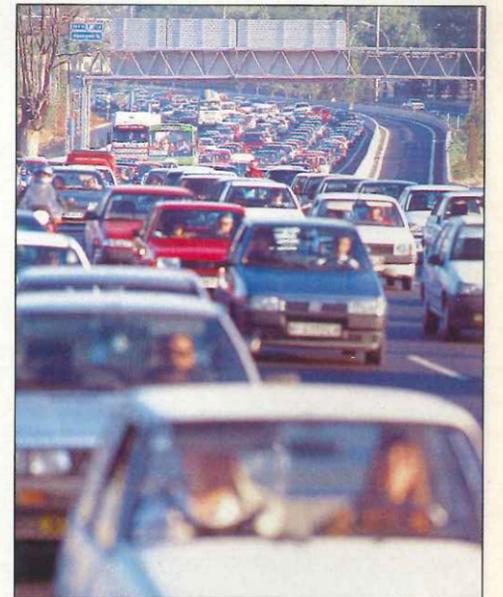
MILES DE PERSONAS SUFRIRÁN ALGÚN ACCIDENTE EN LA CARRETERA CUANDO VAYAN CAMINO DE SU DESCANSO.

no para disfrutar de su descanso o bien cuando regresen del mismo pensando que **lo peor es la vuelta al trabajo.** El año pasado, más de

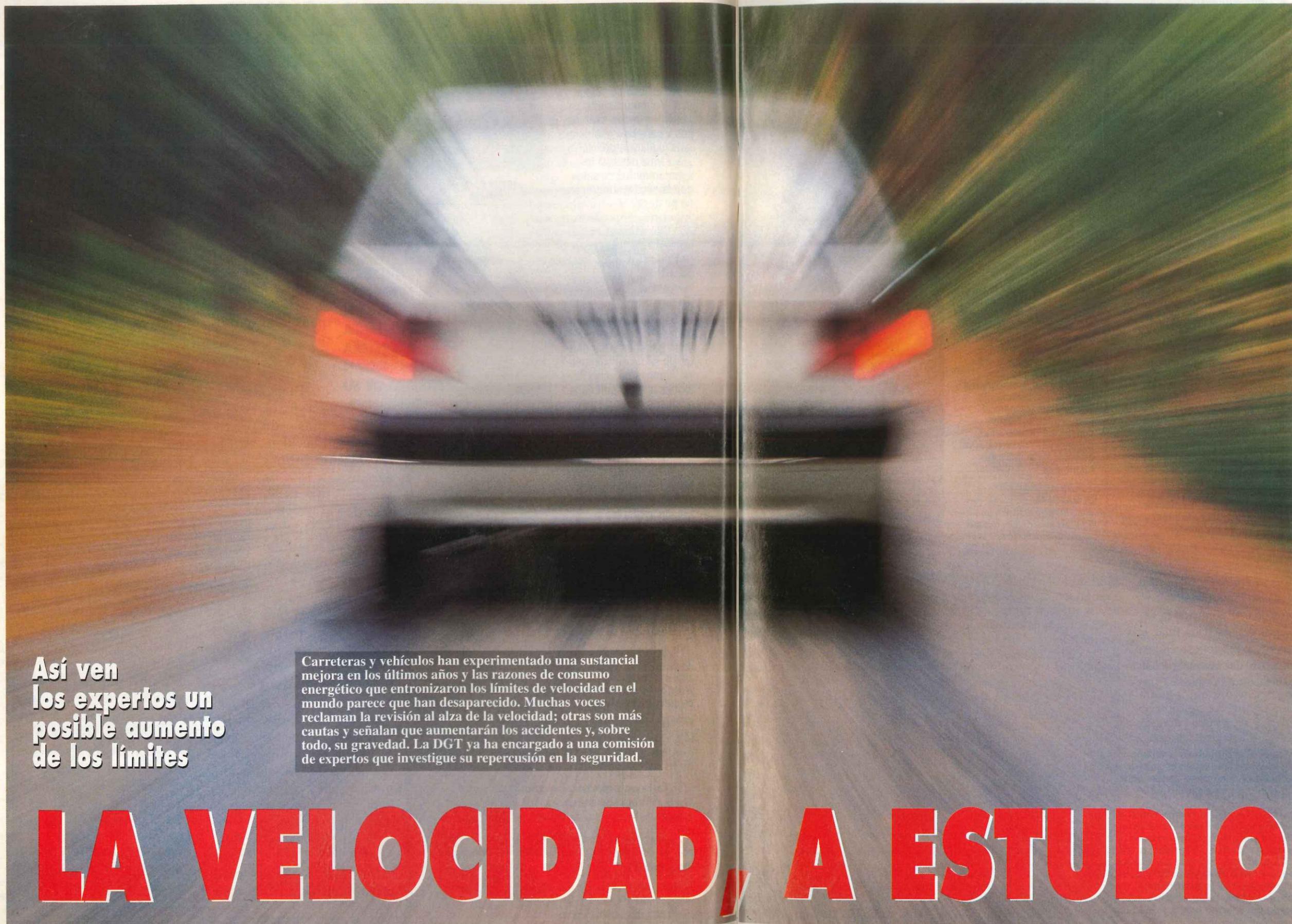
quince mil accidentes durante julio y agosto, **alrededor de mil muertos, más de catorce mil heridos...** Muchos de ellos, tampoco conviene olvidarlo, en esos **pequeños recorridos vacacionales** que cada hijo de vecino se monta para ir a comer, tomar una copa o visitar a unos familiares. **Los accidentes no respetan** ni los trayectos cortos, ni las chancletas, ni los bañadores, ni la somnolencia después de haber comido una buena paella con su correspondiente **buen vino.** Aparecen donde uno menos se lo espera. El verano, está claro, **es el asueto para muchos,** y más que merecido, pero también **la desgracia** para

un número nada desdeñable de familias.

Por eso nos permitimos seguir recordándoles aquello que modestamente consideramos más conveniente para, en la medida de lo posible, que nadie vea convertidas sus **vacaciones en un drama.** Desde la puesta a punto del coche a la preparación del viaje, cómo debe llevar a los niños, **los teléfonos de emergencias,** la accidentalidad del verano, cómo actuar en caso de accidente y un completo mapa



de obras, puntos conflictivos y días y horas punta. Todo ello de una forma creemos que sencilla, amena y **hasta simpática.** No se trata de **dramatizar,** aunque sí de practicar una **medicina preventiva** que, en gran parte, salvo auténtica mala suerte, **"está en tus manos"**, como reza la nueva **campana** lanzada estos días por la DGT.



**Así ven
los expertos un
posible aumento
de los límites**

Carreteras y vehículos han experimentado una sustancial mejora en los últimos años y las razones de consumo energético que entronizaron los límites de velocidad en el mundo parece que han desaparecido. Muchas voces reclaman la revisión al alza de la velocidad; otras son más cautas y señalan que aumentarán los accidentes y, sobre todo, su gravedad. La DGT ya ha encargado a una comisión de expertos que investigue su repercusión en la seguridad.

LA VELOCIDAD A ESTUDIO

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Se ha llegado a decir que los límites actuales de velocidad son un insulto al avance tecnológico alcanzado por nuestros coches y una verdadera afrenta al sentido común. Esos topes a la velocidad tuvieron su origen en sucesivas etapas críticas en el suministro de combustibles, que arrancaron en 1973. Estados Unidos, el país más afectado, fue también el más drástico, e impuso un límite federal de 55 millas a la hora. Sin pretenderlo, esa medida consiguió, además, reducir considerablemente los accidentes y su gravedad.

La "historia" de la velocidad en España no es diferente a la del resto del mundo y, en la actualidad, se encuentra en los límites marcados por la mayoría de los países. Salvo Alemania, donde no hay limitación genérica en las autopistas y sí en tramos conflictivos (así como Austria, Francia e Italia, en cuyas autopistas hay un límite de 130 km/h.), en el resto son iguales que en España; e incluso países, como Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Reino Unido y Suecia, corren por debajo de esos límites.

DEBATE SOBRE LA VELOCIDAD

En los últimos años, las carreteras españolas han mejorado sustancialmente, lo mismo que los vehículos, y hay un debate, que incluso ha llegado a la calle, sobre la conveniencia de romper las trabas de la velocidad. De hecho, los ciudadanos, según una encuesta reciente realizada por el Real Automóvil Club de Cataluña (similar a otras realizadas por Mapfre y por la propia

Luis Fernández,
director de CESVIMAP

"ME PREOCUPAN LAS CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES"

Ir más rápido significa tomar decisiones en menos tiempo y aunque



"aumentará un poquitín el riesgo de sufrir un accidente, hay algo que me preocupa mucho más y es que, si se produce

un despiste o cualquier hecho que desencadene el accidente, las consecuencias van a ser mucho más graves".

Según el responsable del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre, subir la velocidad de 120 a 140 km/h supone un incremento del 16,6 por 100; sin embargo, el aumento de energía es del 36 por 100. "En el resto de las carreteras es difícil subir los límites, pero en lo que sería muy riguroso es en el control de los límites específicos en las poblaciones e intersecciones".

Luis Montoro,
Catedrático de
Seguridad Vial

"TODOS LOS ESTUDIOS ESTÁN CONTRA LA SUBIDA"

Luis Montoro piensa que todos los estudios apuntan a que un posible aumento de la velocidad incrementará el coste de los accidentes y de las víctimas. Considera demostrado que la velocidad no es sólo causa de accidentes por sí misma, sino que, además, agrava sus resultados.



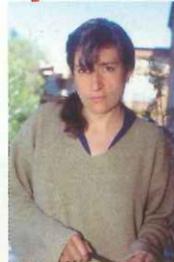
Por otra parte, señala que "hacen falta análisis rigurosos de los posibles costes y beneficios que podrían suponer un aumento de

los límites de velocidad; habrá que tener en cuenta el impacto económico de cambiar barreras defensivas, señales, obras de fábrica, atenuadores de impacto, ampliación de la anchura de las medianas... etcétera; y esto sin contar los efectos negativos sobre la salud y la vida de las personas".

Pilar Vega,
responsable de
AEDENAT

"LA VELOCIDAD NOS DIFICULTA LA VIDA"

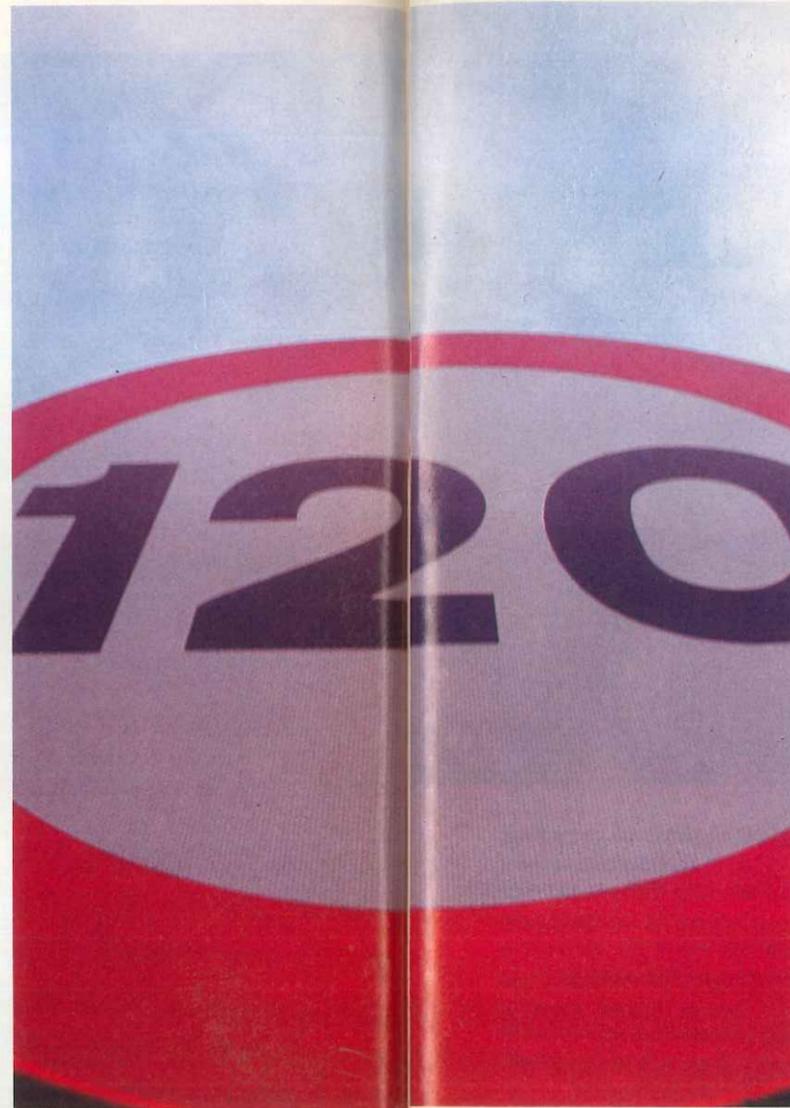
La organización ecologista AEDENAT ha difundido un comunicado reiterando una reivindicación tradicional: que se bajen los límites de velocidad.



Según Pilar Vega, geógrafa y especialista en transportes, "la velocidad nos dificulta la vida y esos límites habría que fijarlos en

100 km/h en autopistas y autovías; 80, en radiales y vías metropolitanas; 50, en zonas urbanas; y, 30 e incluso 15, en zonas complicadas hasta llegar a un ritmo de movimiento que lo debe imponer el propio peatón, hasta convertir el barrio en un espacio para desarrollar la comunicación entre sus habitantes".

LA MAYORÍA. La mayor parte de los países tienen una limitación genérica en autopista y autovía de 120 km/h.



Javier Echevarría,
Presidente de AECA-ITV

"PODRÍA AUMENTARSE EN CASOS MUY CONCRETOS"

Según la opinión personal del Presidente de la Asociación de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección de Vehículos (AECA-ITV), "no se puede hablar de forma general de los límites y, aunque la



velocidad es un factor de riesgo desde el estricto punto de vista de la seguridad, eso no quiere decir que no se puedan considerar los actuales

límites, porque en algunos casos se podrán subir y quizá en otros sean excesivos".

Según Echevarría, habrá que considerar los casos y las circunstancias y, aunque no es contrario a elevar los límites a 130 km/h en determinados tramos, llama la atención sobre los efectos que la velocidad tiene en el comportamiento de los neumáticos, la distancia de frenada o el tiempo de reacción.

Carlos Espinosa de los
Monteros, Presidente
de ANFAC

"ENCUENTRO RAZONABLE SUBIR A 130 O 140"

Según el Presidente de los fabricantes españoles de automóviles, "la mejora de las carreteras y de los sistemas de seguridad de los automóviles avalan un posible aumento de la



velocidad, y si bien cualquier cifra puede ser caprichosa, encuentro razonable que se sitúe entre 130 y 140 km/h".

Justifica el aumento en que han

desaparecido, en gran parte, los adelantamientos indebidos, principal causa de los accidentes; en la incorporación de elementos de seguridad que previenen y minimizan los daños; y en que las razones que propiciaron el establecimiento de los límites (la crisis energética de 1973 y 1979) han desaparecido. Además, señala, se podrá aplicar el sistema sancionador con más legitimidad.

Ricardo Chicharro,
experto en seguridad
del automóvil

"EL CONDUCTOR DEBE SER GUIADO, NO REPRIMIDO"

Según Ricardo Chicharro, hay que partir de la base de que la gente no está preparada para circular a una velocidad excesiva, pero "el conductor debe sentir que los límites de velocidad están para guiarle, no para reprimirle". Además, añade, no es lo mismo circular por una larga recta, con buen tiempo y escasa circulación, que emprender



una bajada batida por un viento lateral: debería haber una señalización inteligente - ya existe la tecnología - que detectara ese viento o ese hielo, o

que la circulación está retenida a la salida de una curva u otra eventualidad, y marcará la velocidad más recomendable. "Deben existir límites, pero deben ser lógicos y hay que creérselos, porque la velocidad segura no es un valor inmutable", apunta Chicharro.

DGT), opinan mayoritariamente que hay que elevar los límites y que se encuentran perfectamente preparados para ello; curiosamente, cuando se pregunta por los demás, el criterio es diferente: los demás conducen preparados.

Atendiendo a la demanda social, la DGT ya ha encargado a una comisión de trabajo evaluar la repercusión de un hipotético incremento de los límites de velocidad (en el seno del Consejo Supe-

rior de Tráfico y Seguridad Vial). Algunos de los miembros de esta comisión (a expensas del resultado final de sus investigaciones) y otros expertos del automóvil han expresado a la revista "Trá-

Efecto túnel

Al aumentar la velocidad disminuye el campo visual del conductor hasta convertirse en un ángulo de apenas 30 grados. Se trata de un fenómeno denominado "efecto túnel", que aparece entre los 130 y 150 km/h.

A una velocidad de 35 km/h, el campo visual es de 104 grados y permite apreciar todas las cosas que están más allá de los márgenes de la carretera; a 65 km/h, el ángulo ya se reduce a 70 grados; a 100 km/h el ángulo es de 42 grados, lo que aun permite percibir posibles movimientos cerca de la calzada; y entre 130 y 150 km/h encontramos ya el "efecto túnel" que impide al conductor apreciar cualquier circunstancia de peligro que proceda del entorno exterior de la carretera próximo a él.

fico" sus impresiones.

En principio, estas opiniones se dividen en tres grupos: quienes afirman con rotundidad que un incremento de la velocidad traerá consigo un aumento de los accidentes; quienes admiten alguna variación (al alza o, en algún caso, a la baja) en función de las circunstancias de trazado, climatología, densidad circulatoria, etcétera; y un tercer grupo que pide abiertamente aumentar los límites, fundamentalmente en autopistas y autovías.



Incluso, en algunos casos se señala que circular a 120 km/h por una autopista de buena calidad, con tráfico despejado y en buenas condiciones de visibilidad, puede representar un factor de inseguridad por el aburrimiento que provoca en el conductor. Lo que sí está bien probado es que la velocidad de circulación de los vehículos es un factor directamente relacionado con la seguridad vial.

Un experto investigador (Nilsson) observó que la probabilidad de producirse un accidente cualquiera se-

LÍMITES ESPECÍFICOS.

La mayoría de los expertos establecería limitaciones según las circunstancias.

ría proporcional al cuadrado de la velocidad; si el accidente es con heridos, dicha probabilidad es proporcional al cubo de la velocidad y, si se trata de accidentes con muertos, lo es con el valor de la velocidad elevado a la cuarta potencia.

MÁS GRAVES

Otros estudios muestran claramente la relación de la velocidad con los accidentes. Así, según la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), por cada kilómetro/hora de incremento de velocidad, la accidentalidad aumenta un 2 por 100. De acuerdo con una investigación realizada por el doc-

Fernando Falcó,
Presidente del RACE

"A 120 TE DISTRAES EN UN VIAJE LARGO Y RECTO"

Aunque viene reiterando la necesidad de incrementar los límites, Fernando Falcó está de acuerdo con la decisión de que un grupo de expertos estudie su impacto en la seguridad. Pero no cree en límites genéricos, "porque no siempre son



adecuados a las circunstancias ni a los vehículos ni a los conductores; incluso a 120 km/h puede que no se vaya seguro si, por ejemplo, el suelo está resbaladizo; los límites genéricos no son la panacea de la seguridad vial, sino que han sido un remiendo que primero se impuso por temas de consumo y luego se aplicó a la seguridad". Incluso matiza: "Es muy probable que si circulas a 120 en un viaje largo, de largas rectas, te llegues a distraer".

José Boada,
Presidente de la comisión de automóviles de UNESPA

"AUMENTARÁN LOS ACCIDENTES"

Según José Boada, Presidente de UNESPA (patronal de las compañías de Seguros), el sector no está de acuerdo con el incremento de los límites de velocidad, "porque creemos que aumentarán los accidentes". Además, añade, "pensamos que la velocidad es un aspecto



considerado consultando a los buenos conductores y a los expertos, sino también a los inexpertos, a los jóvenes, a los que conducen después de beber... Si la siniestralidad aumenta, como creemos que ocurrirá, se tendrá que repercutir en el precio de las primas de seguro, si bien se hará a posteriori, una vez vista la situación".

Francisco Aparicio,
Director del INSIA

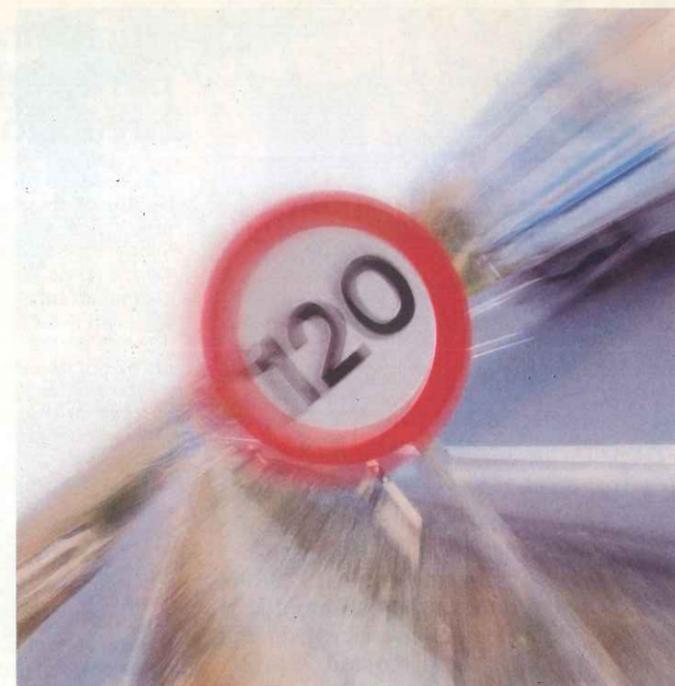
"LOS LÍMITES NO SIEMPRE DEBEN SER AL ALZA"

El Director del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del



Automóvil), Francisco Aparicio, forma parte del grupo de trabajo encargado de estudiar los límites de velocidad. Considera que "hay que tener

muy en cuenta que cualquier incremento no es ajeno a un aumento de los accidentes y, sobre todo, a sus consecuencias más negativas; esto está bien probado". También es verdad, añade, que no podemos olvidar la sustancial mejora que han experimentado infraestructuras y vehículos. Y por último, y quizá lo más importante, pero lo más difícil, "habría que discernir las diferentes situaciones de riesgo a la hora de fijar los límites, que en unos casos podrán ser al alza y en otros, a la baja".



CONSUMO. Aparte de los argumentos de mayor riesgo, algunos piden rebajar los límites por razones de contaminación y consumo.

¿MÁS DE 120? Se considera que la mejora de las carreteras y los vehículos han superado los actuales límites.

LOS LÍMITES DEL MUNDO



PAÍS

Alemania	50	90/100	S/L
Austria	50	100	130
Bélgica	50	90	120
Canadá	50	80	100
Dinamarca	50	80	110
ESPAÑA	50	90/100	120
EE.UU.	40	—	105
Finlandia	50	80/100	120
Francia	50	90	130
Grecia	50	90	120
Holanda	50	80	120
Irlanda	—	90	105
Italia	50	90/110	130
Luxemburgo	50	90	120
Noruega	50	80	90
Portugal	50	90	120
Reino Unido	48	97	112
Suecia	50	90	110

polvo, humo, vegetación, edificios, deslumbramiento, etcétera), la proporción de accidentes se incrementa casi un 150 por 100. Lo mismo ocurre con la baja adherencia, debida tanto al mal estado del pavimento como al de los neumáticos.

Junto con una velocidad excesiva, los accidentes aumentan un 145 por 100. En este sentido, del estudio se desprende que los conductores suelen utilizar menos adherencia de la disponible en suelo seco, mientras que, con pavimento mojado, se

sitúan al límite e, incluso, lo rebasan por no adecuar la velocidad a esta circunstancia. También otras circunstancias, asociadas a la velocidad, incrementan los accidentes, como la climatología adversa, iluminación deficiente, etcétera.

miento dinámico de los automóviles. Un vehículo en marcha genera una energía cinética cuyo valor varía proporcionalmente al cuadrado de la velocidad a la que se desplaza. Y por la fuerza centrífuga, un cuerpo en movimiento, obligado a describir una circunferencia, se ve "empujado" hacia el exterior de la misma de forma proporcional al cuadrado de su velocidad. Es decir, un vehículo que toma una curva a una velocidad excesiva se ve impulsado

hacia fuera de la misma con el riesgo de invadir el carril del sentido contrario o de salirse de la calzada.

Además, en este caso el valor velocidad es inversamente proporcional a la adherencia de los neumáticos al suelo; y hay que tener en cuenta que el contacto de neumático y firme es menor y se produce una alteración de las propiedades de resistencia al deslizamiento como consecuencia de la calentamiento de la goma.

Lo que es mucho más evidente para cualquier conductor es que cuanto mayor es la velocidad resulta más difícil detener un vehículo ante un obstáculo imprevisto y que, de no conseguirse, la probabilidad de sufrir lesiones graves o mortales crece.

DISTANCIA DE DETENCIÓN

Una simple operación matemática (convertir los kilómetros por hora a metros por segundo) da idea de la distancia que recorre un coche en un segundo, tiempo

tor Sánchez Vera en el hospital madrileño "Ramón y Cajal", la mayor parte de las paraplejías y tetraplejías se producen entre 100 y 130 km/h. Por encima de ese límite, la velocidad mata.

Un estudio reciente del Instituto Universitario del Automóvil (INSIA), sobre una muestra de más de 28.000 accidentes en carretera, indica que en el 34 por 100 de los casos se detectó una velocidad inadecuada. En estas circunstancias, la gravedad de las consecuencias del accidente se incrementa de forma espectacular: por un lado, el número de muertos por accidente aumenta en un 50 por 100 y el de heridos graves, en el 60 por 100; además, el número de fallecidos por cada

vehículo se eleva un 50 por 100 y el de heridos graves, en un 30 por 100. En definitiva, cuando existe velocidad inadecuada, la proporción de accidentes mortales es 1,6 veces superior.

Algunas circunstancias, unidas a la velocidad, se convierten en una mezcla peligrosa. Según la investigación del INSIA, el riesgo de sufrir un accidente cuando se toma una curva a una velocidad incorrecta se triplica. En curvas se produce el 20 por 100 del total de los accidentes, pero, al asociarse una velocidad excesiva, la proporción asciende casi al 70 por 100.

Si unimos velocidad excesiva a visibilidad restringida (debida a la configuración del terreno, nocturnidad,



INFRACTORES. El 8 por 100 de los conductores controlados en una encuesta iban por encima de 140 Km/h.

FÍSICA DEL MOVIMIENTO

Por otra parte, existen unas leyes físicas elementales que regulan el comporta-

120 km/h: Como caerse de la Torre de Pisa

Un especialista francés, Michel Roche, explica muy gráficamente los efectos de la velocidad en el libro "El hombre y la carretera": "Una detención brutal a 20 km/h contra una pared, equivale a una caída vertical del vehículo desde una altura de 1,6 metros; para una velocidad doble, sería equivalente a una caída desde 6,4 metros. Doble la velocidad: a 80 km/h es como si el coche cayera desde una altura de 25,6 metros (desde lo alto del acueducto de Segovia, por ejemplo); a 100 km/h, la altura sería de 40 metros. La velocidad, en el último caso, no sería sino cinco veces mayor que los 20 km/h iniciales, pero la violencia del choque se habría multiplicado por veinticinco". Un choque a 120 km/h equivaldría a lanzarse con el coche desde los 54 metros de altura que tiene la Torre de Pisa. Afortunadamente, la velocidad de impacto suele ser mucho menor debido a la acción previa de los frenos.

aproximado que transcurre desde que el cerebro percibe un peligro, y el pie derecho comienza a pisar el pedal del freno. Ese tramo, en el que no se ha hecho nada por evitar una posible colisión, se denomina distancia de reacción y depende de la rapidez de reflejos de cada conductor y, sobre todo, de la velocidad a la que se circula.

Pero no sólo hay que reaccionar rápido para comenzar a frenar: hay que detener el coche en un espacio que se denomina distancia de frenado. Esta depende de factores tan importantes como la velocidad, la inclinación de la calzada, condiciones de adherencia del suelo, estado de los frenos y neumáticos y, por último, de la pericia del propio conductor para aplicar la presión adecuada sobre el pedal. La suma de la distancia de reacción y de la distancia de frenado se denomina distancia de detención: la que recorre el coche desde que vemos el peligro hasta que conseguimos detenerlo.

De acuerdo con las pruebas de frenado que realizan las revistas especializadas del automóvil, la media de la distancia de frenado de los diferentes tipos de vehículos cuando circulan a 80 km/h oscila entre 25 y 30 metros, mientras que a 120 varía en-



CURVAS. En ellas se produce uno de cada cinco accidentes.

tre 60 y 70. Naturalmente, las pruebas se realizan en condiciones óptimas de adherencia del suelo, con vehículos cuyos sistemas de frenado (muchos están dotados con ABS), amortiguación y neumáticos se encuentran en perfecto estado y con conductores acostumbrados a frenar.

Pero ése no es el escenario habitual en el que hay que frenar en condiciones reales de tráfico, ni el prototipo de

conductor y, además, más del 60 por 100 de los vehículos no tiene ABS. Si diéramos más realismo a la situación (coche cargado, quizá suelo mojado y, probablemente, neumáticos con presiones descompensadas) tal vez necesitemos cien metros, o más, para frenar. Y recuerde que, a esa distancia de frenado, habría que añadir la distancia de reacción, nada menos que 33 metros si circulamos a 120 km/h.

ASÍ CORREMOS

141 ó más	-	-	1	7
121-140	*	1	3	18
101-120	1	3	18	33
91-100	3	12	27	17
81-90	9	23	31	14
71-80	16	26	12	7
61-70	20	19	6	2
51-60	22	9	1	-
41-50	19	4	-	*
Hasta 40 Km/h	10	2	*	-

GUARDAR LAS DISTANCIAS

Cuando circulamos detrás de otro vehículo, una regla nemotécnica muy práctica para saber si guardamos la distancia adecuada, consiste en tomar una referencia -un poste o una señal- y, cuando el coche que nos precede pase por

Una velocidad para cada circunstancia

De acuerdo con los resultados de una investigación realizada por el INSIA, los actuales límites de velocidad de las carreteras españolas son técnicamente correctos y ofrecen un amplio margen de seguridad. Pero para cuando esté el suelo mojado o existen circunstancias adversas propone algunas reducciones, similares a una experiencia llevada a cabo en Francia:

► **LLUVIA DE INTENSIDAD MEDIA:** reducir de 10 a 20 km/h.

► **CARRETERA HELADA:** desaconseja la circulación; si no es posible, propone reducir la velocidad establecida en un 60 por 100.

► **CON LUZ DE CRUCE:** no superar los 90 km/h.

► **EN CURVA:** circulando con la luz de cruce, reducir en un 10 por 100 la velocidad señalizada; si llueve, reducirla un 30 por 100; si existe hielo, un 60 por 100.

ella, comenzar a contar: "mil uno, mil dos". Si al pronunciar el "mil dos" aún no hemos llegado al punto de referencia, circulamos dentro de un margen de seguridad adecuado; de lo contrario, reduzca inmediatamente la velocidad y aumente la distancia, porque no sería capaz de detener su vehículo a tiempo en el caso de que, el que le precede, realice inesperadamente una frenada de emergencia.

Al margen de los resultados de las investigaciones que se llevan a cabo en el grupo de trabajo creado en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, "Tráfico" ha querido exponer los aspectos fundamentales relacionados con la velocidad. Porque en algo sí que están de acuerdo todos los expertos: la velocidad está íntimamente relacionada con la seguridad. ♦

A QUÉ VELOCIDAD IBAN (Km/h.)



% Respetan

29

83

77

73

% Infractores

71

16

22

25

Fuente: encuesta Tábulas-DGT

*: menos del 0,5 %

CAMPANA

LA SOLUCIÓN ESTÁ EN TUS MANOS



CORRESPONSABILIDAD. La campaña de 1996, además de concienciar, pretende hacer partícipes a todos de los problemas viales.

Teresa GONZÁLEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

“La solución está en tus manos”. Este mensaje abandera la campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico (DGT) para 1996. Un reclamo que, según los responsables de su puesta en marcha, invita a la parti-

cipación de todos los ciudadanos (conductores, peatones y pasajeros) en la mejora de la seguridad vial.

La principal novedad de la campaña es que se suaviza la línea dura de las acciones publicitarias de la DGT desde 1992: “Se ha intentado aliviar la crudeza de las imágenes y situaciones. No porque la línea anterior fuese mala, sino porque es preciso evolucionar para

Aunque mantiene la misma línea, la DGT suaviza el dramatismo de anteriores campañas

Una paraplejía, una lesión cerebral, una parada cardio-respiratoria y un politraumatismo son los puntos de partida de la campaña institucional que pone en marcha la Dirección General de Tráfico. Cuatro anuncios relatan los síntomas de tales diagnósticos (no usar cinturón o casco, rebasar el límite de velocidad y exceso de alcohol, entre otras infracciones) y las consecuencias: muerte y familias destrozadas.

que la campaña impacte y llegue a la audiencia”, según fuentes de la DGT, aunque se mantiene la línea anterior de anuncios con accidentes figurados basados en hechos reales.

Actualmente se produce un bombardeo en los medios de comunicación, y en concreto en televisión, de situaciones, mensajes e imágenes trágicas. Tal hecho resta capacidad de impacto,

e incluso puede producir rechazo en el receptor si se utiliza una línea tan dura como en años anteriores. Apoyando tal planteamiento, el Director General de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso, señala que en la campaña aparece “la menor sangre posible”.

La estrategia publicitaria, como en otros años, trata de “sorprender al público”, de que no conociese nada



"¡Nadie...! ¡No me adelantó nadie!"

Una mujer sola en casa llora abatida y se pregunta en voz alta: "¿Por qué?, ¿por qué?". La respuesta está en la velocidad que aparece como protagonista de muchos retos personales -"hoy he batido mi propio récord", "me lo he hecho en sólo tres horas"-, y desafío al resto de conductores, -"¡Venga, que vas pisando huevos!" o "le pongo las largas y se aparta"-.

Desgraciadamente también está detrás de un alto número de fallecidos por politraumatismo.



de los anuncios hasta que no se presentasen para lograr mayor acogida e impacto. Otro de los aspectos especialmente cuidado es intentar desligar alcohol e imprudencias del grupo de conductores jóvenes, "porque estas negativas conductas las comparten todas las edades".

La campaña de 1996, que se presentó a finales de junio coincidiendo con la primera operación salida del verano, cuenta con un presupuesto de 2.000 millones, y se ha adjudicado a la agencia McCann-Erickson, tras competir con otras 18 agencias cuyas propuestas, en la práctica totalidad, incidían en la línea realista.

SÍNTOMAS EVIDENTES

Como en años anteriores, la campaña audiovisual consta de cuatro "spots" de 45 segundos. Todos empiezan enumerando los síntomas de traumas y lesiones relacionados muy directamente con los accidentes circulatorios: paraplejía, lesión cerebral, parada cardio-respiratoria y politraumatismo. Estos síntomas se ven en diversos testimonios de conductores justificando porqué conducen habiendo bebido alcohol, sin abrocharse el cinturón, sin casco, o rebasando el límite de velocidad, entre otras in-



"Hombre, por una copa..."

Muchos conductores piensan que el alcohol no tiene porque ser incompatible con la conducción. Algunas excusas (no mezclar, "yo aguanto", "si se tiene cuidado no pasa nada" o "mi carajillo no hay quien me lo quite"), frases todas ellas oídas con cierta asiduidad, tienen, en la mayoría de los casos, un triste final: la paraplejía, una larga convalecencia en el hospital y, después, la silla de ruedas de por vida.



fracciones.

Se han trasladado expresiones muy populares sobre estas actitudes como "Hombre, por una copa...", "lo importante es no mezclar", "el casco me lo pongo sólo en carretera", "el cinturón me ahoga", "me conozco el camino como la palma de mi mano", "hoy he batido mi propio récord", entre otras. Inmediatamente después, un mensaje, sobre fondo negro, advierte: "Si tienes alguno de estos síntomas, en cualquier momento puedes sufrir una paraplejía, una lesión cerebral, una parada cardio-respiratoria o un politraumatismo". Acto seguido, las dramáticas imágenes del accidente resultado de ese comportamiento.

El desenlace: la comunicación de la trágica noticia por un médico de guardia, una familia destrozada al conocer la muerte de su hijo, su reconocimiento en la fría sala de un depósito de cadáveres y la soledad del día después.

El consejo-mensaje final apoya las tristes escenas: "Conducir bajo los efectos del alcohol está destrozando la vida a miles de personas. Y a muchos otras les está matando"; "conducir sin casco está causando lesiones irreversibles y, en muchos casos, la muerte a miles de perso-



"El casco me agobia..."

Algunos motoristas se dejan las ideas en la cuneta sólo porque se les olvida el casco, les agobia o les da calor, o porque cuando llegan a su destino no saben qué hacer con él o no se lo ponen porque van "ahí al lado" y no salen a carretera. El anuncio termina cuando una trágica noticia rompe una animada reunión familiar: el hijo ha sufrido una lesión cerebral provocada por un accidente de moto y ha fallecido.



nas. No pierdas la cabeza"; "el cansancio y las imprudencias están parando el corazón a miles de personas, y se los están rompiendo a muchas más"; y "el exceso de velocidad está acelerando el número de víctimas que rompen trágicamente con su vida. Y crean traumas a la de los demás".

Además de televisión, la campaña se difundirá en prensa, marquesinas y cines. Para medios escritos, en esta ocasión se opta por insertar sólo texto alusivo a cada una de las lesiones. Sobre el fondo de una carretera de noche, y en caracteres tipográficos distintos, se diferencian las tres fases del mensaje: síntomas, accidentes y consecuencias.

QUINTO AÑO

Desde 1992, la DGT apuesta por la línea dura o realista para su actividad publicitaria, rompiendo así la tradicional apuesta por la estrategia simbólica de las campañas anteriores. El primer año, 1992 fue realizada por la agencia Clarín con un coste de 1.300 millones de pesetas, con el lema "Las imprudencias se pagan cada vez más", se presentaron los instantes inmediatos al accidente (sangre, ambulancias, desconcierto y desesperación), lo que ocasio-



"El cinturón es incómodo, no te puedes mover"

La inconsciencia que se demuestra al pronunciar frases como "yo este trayecto me lo hago de un tirón", "me espabilo con un par de cafetitos", "el cinturón me ahoga" o "me conozco el camino como la palma de mi mano", choca con la cruda realidad de un equipo médico que, a pesar de sus desesperados esfuerzos, no logra reanimar a un herido que presenta un cuadro de parada cardio-respiratoria. El final transcurre en la gélida sala de un depósito de cadáveres.



nó una fuerte polémica a favor y en contra. El impacto fue tal que, en una encuesta realizada a posteriori el nivel de recuerdo de las imágenes rozó el 96 por 100.

En 1993 se presentó la segunda parte de esa campaña. Apoyada en la frase "Al final, las imprudencias se pagan", mostró a los protagonistas del accidente un año después. Realizada por la misma agencia, pretendía reflejar el drama que, a veces de por vida, dejan los accidentes de tráfico.

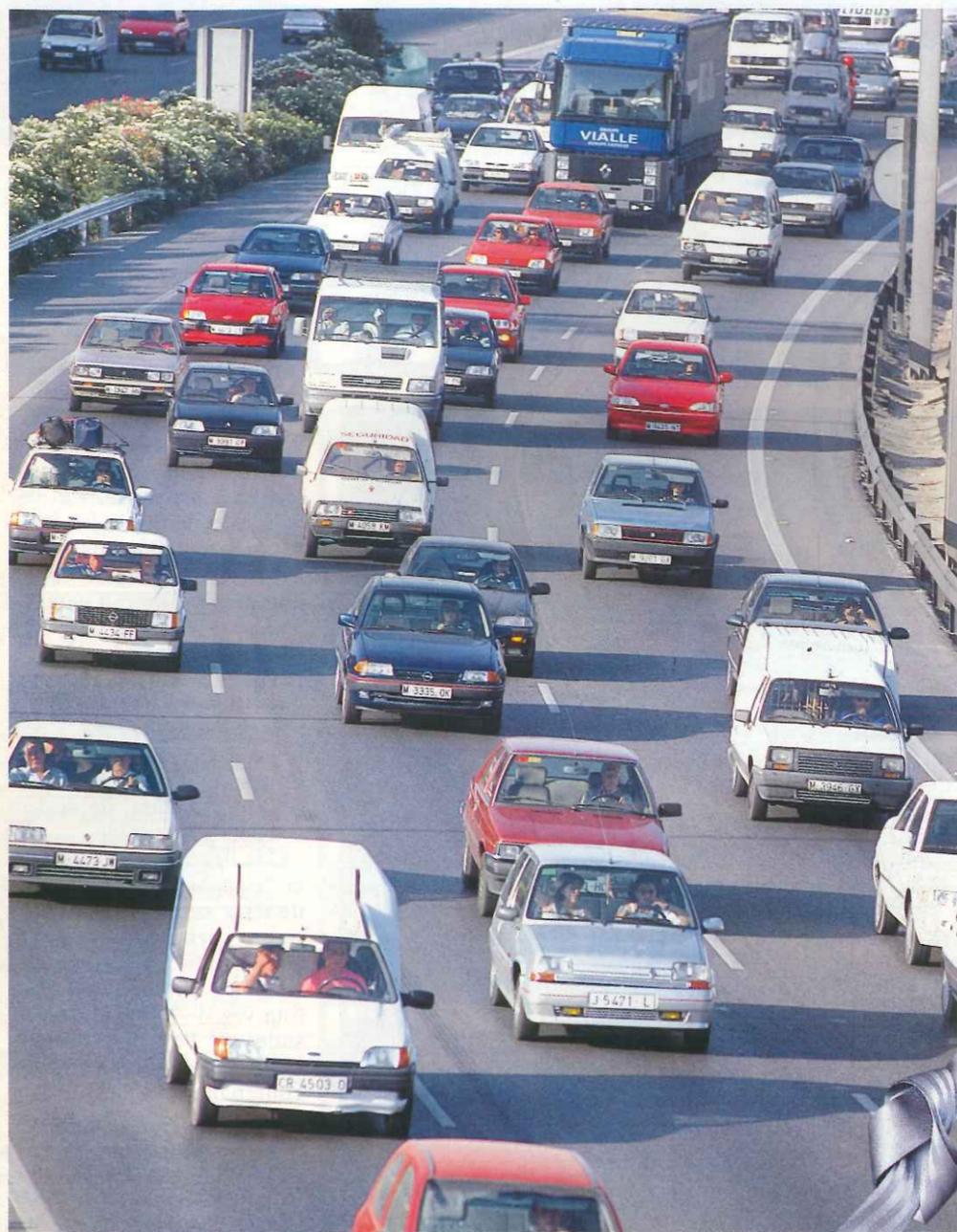
Con ligeras variaciones en el "eslogan" ("Las imprudencias se pagan muy caras, o carísimas") se realizó, en 1994, la tercera entrega de campañas duras, esta vez de la mano de Casadevall-Pedreño y Piera Vallejo. Protagonistas reales contaban su experiencia y cómo era su vida desde aquel fatídico momento.

Por último, el pasado año, también con un lema similar ("Las imprudencias no sólo las pagas tú"), se invitaba a reflexionar sobre las secuelas que en el entorno familiar y social deja el fallecido en accidente. En esta ocasión, la empresa adjudicataria fue Tapsa/NW Ayer.

El último capítulo se escribe este año con la consigna "La solución está en tus manos", una llamada a la corresponsabilidad de todos en la mejora de la seguridad vial. ♦

Alto uso del cinturón de seguridad en carretera y muy bajo en ciudad

ATADOS Y MAL ATADOS



José Ignacio RODRÍGUEZ

El 83 por 100 de los conductores varones utiliza el cinturón de seguridad cuando circula por carretera, mientras que, en el caso de las mujeres, su uso se eleva al 88 por 100. Este uso elevado contrasta con el registrado en zonas urbanas donde sólo entre tres y cuatro conductores de cada diez llevan puesto el cinturón.

Estos son los datos generales que se desprenden del estudio realizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) para conocer los hábitos y actitudes de los conductores y acompañantes en el uso del cinturón y demás dispositivos de seguridad, en turismos de cinco plazas.

El estudio de campo se realizó durante el mes de junio de 1995 en gasolineras urbanas e interurbanas de todas las provincias de España (a excepción de Melilla y Vizcaya) entre conductores y pasajeros (20.874 encuestas) que aceptaron colaborar. En la muestra, el 77 por 100 eran varones y el resto mujeres, y por edad, el mayor número lo integraba el grupo comprendido entre 26 y 35 años.

EN CIUDAD, PEOR

Del estudio se desprende que tanto hombres como mujeres adoptan más medidas de seguridad en carretera que en ciudad: en calles y tramos urbanos utilizan el cinturón entre tres y cuatro conductores, mientras que el uso en carretera es entre ocho y nueve.

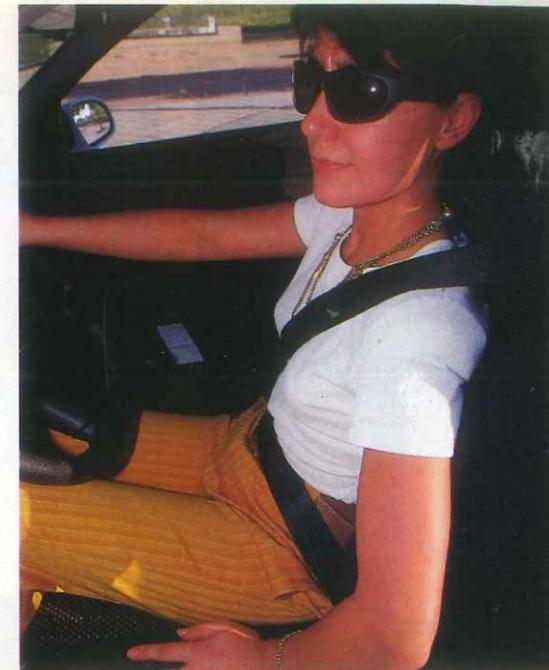
La comparación de estos resultados con los de un estudio realizado por la DGT

EL USO DEL CINTURÓN EN CIUDAD HA DESCENDIDO DEL 73 POR 100 EN 1992 AL 35 POR 100 EN 1995, MIENTRAS QUE EN CARRETERA HA AUMENTADO

Siete conductores de cada diez no llevan abrochado el cinturón de seguridad cuando circulan por la ciudad, mientras que su uso en carretera es mucho más generalizado: entre ocho y nueve de cada diez. La carretera también gana la partida en el uso de dispositivos de seguridad para niños, aunque las mujeres son más respetuosas en el cumplimiento de la norma y asumen menos riesgos, de acuerdo con un estudio realizado por la DGT.



NIÑOS. No llega a uno de cada diez los niños (de 5 a 12 años) que usan cinturón en ciudad; en carretera, oscila entre uno y dos.



MUJERES CUMPLIDORAS. La mujer, independientemente de la experiencia o del escenario, cumple mejor con las normas.

en octubre de 1992, muestra que los porcentajes de uso y no uso del cinturón en vía urbana se han invertido puesto que aquel año el 73 por 100 de los conductores llevaba el cinturón abrochado en ciudad, frente al 27 por 100 que no lo usaba. En cambio, el uso en carreteras interurbanas ha mejorado ligeramente, pasando del 83 por 100 en 1992, al 85 por 100 según el estudio actual.

Por otro lado, aunque el número de mujeres que conducen en vía interurbana es la mitad que en ciudad (33 por 100, frente a un 67 por 100), en ambos tipos de vías las mujeres hacen más uso del cinturón de seguridad que el hombre, acentuándose más en carretera. Estos resultados coinciden con los obtenidos en 1992, por lo que cabe deducir cierta estabilidad en el comportamiento femenino: tiende a ser más conservador que el del varón en cuanto a un mayor grado de cumplimiento de la norma y a asumir menores niveles de riesgo de accidente o de perder la vida.

Si relacionamos la edad de los conductores con el uso del cinturón en vía urbana, el comportamiento del grupo comprendido entre 18 y

25 años no difiere respecto a otras edades. E incluso, en el caso de las mujeres, este grupo adopta mayores medidas de seguridad que el resto. Esto contrasta con la idea general de que los jóvenes de 18 a 25 años asumen niveles de riesgo más altos que otros conductores.

A partir de los 60 años, se detecta una clara tendencia conservadora en ambos sexos en el uso del cinturón: parece deducirse que los ni-

veles de riesgo que se está dispuesto a asumir son menores, que la vida tiene más valor.

EXPERIENCIA CONTRA CINTURÓN

En general, tanto hombres como mujeres, en ciudad y carretera, van reduciendo el uso del cinturón de seguridad a medida que aumenta su experiencia o, al menos,



EN CIUDAD, MAL. Siete conductores de cada diez no usa el cinturón cuando circula por las calles de la ciudad.

Niños insuficientemente protegidos

La normativa sólo obliga a utilizar cinturones o dispositivos especiales a los niños menores de 12 años que viajen en el asiento delantero. De la encuesta se deduce que en ciudad se respeta muy poco la legislación y, en todo caso, que no van bien protegidos; en carretera y en el caso de los adultos, la situación es mejor.

ENTRE 0 Y 4 AÑOS

✓ Asiento delantero: En ciudad, algo más de 3 de cada 10 llevan algún dispositivo, mientras que en carretera lo usan las tres cuartas partes.

✓ Asiento trasero: En recorridos urbanos, lo utilizan algo menos de 3 de cada 10, mientras en carretera la mitad de los niños usa algún dispositivo de seguridad.

ENTRE 5 Y 12 AÑOS

✓ Asiento delantero: En ciudad lleva dispositivos 1 de cada 10; en carretera, entre 6 y 7 de cada 10.

✓ Asiento trasero: En esta edad no llega a 1 de cada 10 niños quienes usan dispositivos, mientras que en carretera oscila entre 1 y 2.

la antigüedad del permiso de conducir. En el caso de los varones, se registra una caída brusca en el uso después de los seis primeros meses al volante, actitud que se prolonga hasta el decimosegundo mes.

Susana Pacheco, psicóloga de la DGT que ha participado en el trabajo, interpreta este hecho como consecuencia de una falsa sensación de seguridad tras haber transcurrido los seis primeros meses al volante sin ningún incidente. A partir del primer año vuelven a aumentar las medidas de seguridad, al menos del uso del cinturón, aunque ya no se llega a los niveles de prudencia de esos primeros meses. Las mujeres vuelven a sobresalir por su comportamiento más homogéneo, sin que se produzca ese declive brusco entre el sexto y decimosegundo mes de experiencia en la conducción.

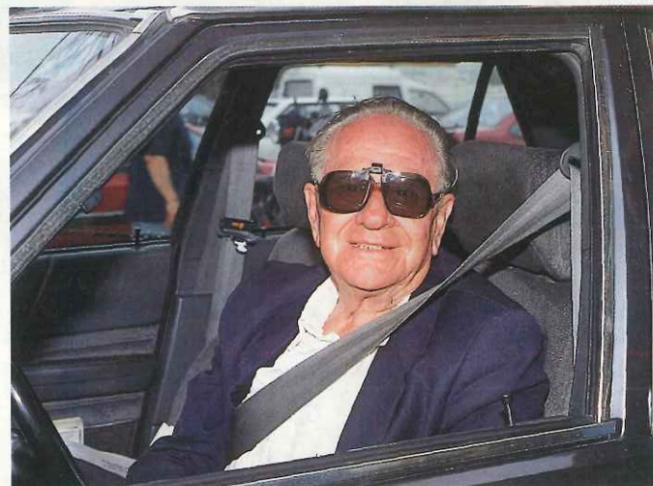
El motivo del desplazamiento y la longitud del trayecto tienen importancia a la hora de usar o no el cinturón. En ciudad, con reco-



RAZONES DEL NO. Las paradas frecuentes y la incomodidad, razones para no usar el cinturón en ciudad.



ACOMPÑANTES. Los pasajeros del asiento delantero justificaron no abrocharse el cinturón en carretera porque "se le olvidó" o "le molesta".



LA EDAD. A partir de los 60, se observa una clara tendencia a usar más el cinturón.

TANTO EN CIUDAD COMO EN CARRETERA LA MUJER HACE MÁS USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD QUE EL HOMBRE

rridos cortos, los conductores se ven ante menores tiempos de exposición al riesgo de sufrir un accidente que en carretera, por lo que adoptan menores medidas de seguridad que en los trayectos interurbanos.

En este último escenario, visto el uso generalizado del cinturón, cabe pensar que los usuarios tienen asumidas las ventajas que ofrece este elemento de seguridad, aunque también es probable que influya el mayor control que realizan los agentes de la Guardia Civil de Tráfico.

En cualquier caso, las razones que esgrimieron los usuarios para justificar que no llevaban puesto el cinturón coinciden tanto en ciudad como en carretera. Se habla de que "acaba de quitárselo", "le molesta", "se le olvidó", etcétera. Llama la atención la respuesta de algunos pasajeros de los asientos traseros (16 por 100) que creían que el uso del cinturón no era obligatorio en esas plazas. ♦

POR QUÉ NO USAN EL CINTURÓN

Razón	Zona urbana			Carretera		
	Conductor	A. delant.	A. tras.	Conductor	A. delant.	A. tras.
Acaba de quitárselo	1.028	145	17	458	90	11
Le molesta	1.524	357	62	193	73	96
Se le olvidó	1.301	413	72	312	108	115
Paradas frecuentes	2.203	306	28	187	27	4
No sirve para nada	382	70	20	50	12	16
Le oprime	234	75	20	67	19	13
Limita movimientos	262	24	21	60	10	26
No es obligatorio	146	31	66	5	1	136
Poca velocidad	508	71	15	10	1	0
Está exento	66	13	7	12	3	26
Está estropeado	15	2	0	5	1	2
Arruga la ropa	28	4	2	5	1	0
Está embarazada	35	15	1	7	7	3
No contestan	46	27	22	16	14	47
Otras	1.066	270	150	195	40	363
Total motivos	8.844	1.823	503	1.582	407	858

AUTOMÓVILES

El mercado de los coches de lujo vende imagen de estatus y de poder, junto a alta tecnología y perfección en su acabado

LOS PRIMEROS DE LA CLASE

En España se venden alrededor de 1.800 coches de los denominados de lujo, un mercado muy difícil de acotar, caracterizado por su refinamiento, exclusividad, calidad y potencia. Sus clientes son profesionales liberales, grandes empresas y representaciones



Mercedes LÓPEZ

Elegancia, exclusividad, confort, perfección, construcción artesanal, imagen, son alguno de los calificativos que rodean el mercado de los coches denominados "de lujo". Acotar este grupo de automóviles, para Frits Privee, responsable de ventas y marketing de Jaguar España, entraña la primera dificultad: "saber donde empieza el mercado de lujo es muy difícil. Todos encuadramos inmediatamente a Jaguar,

Rolls-Royce, Porsche, Lexus 400, Bentley, Daimler, Maserati, Aston Martin, series 7 y 8 de BMW y Mercedes S y SL. También debemos tener en cuenta el nuevo Audi A8. Asimismo, hay quien, ampliando la banda, incluye los modelos más altos de la gama de todas las marcas", aunque él cree "que son poco significativos. Todos tienen el denominado buque insignia, pero se venden pocos".

En España, aunque no hay cifras oficiales del segmento del lujo, al hablar de ven-

★ La parrilla del radiador de los Rolls-Royce está formada por once piezas separadas, cada una de ellas ligeramente curvada a mano. Son necesarias las curvas debido a esa propiedad óptica de las líneas rectas llamada entasia. Sin ellas, la parrilla no parecería perfectamente rectilínea. Las columnas del Partenón de Atenas utilizan curvas con un efecto similar.



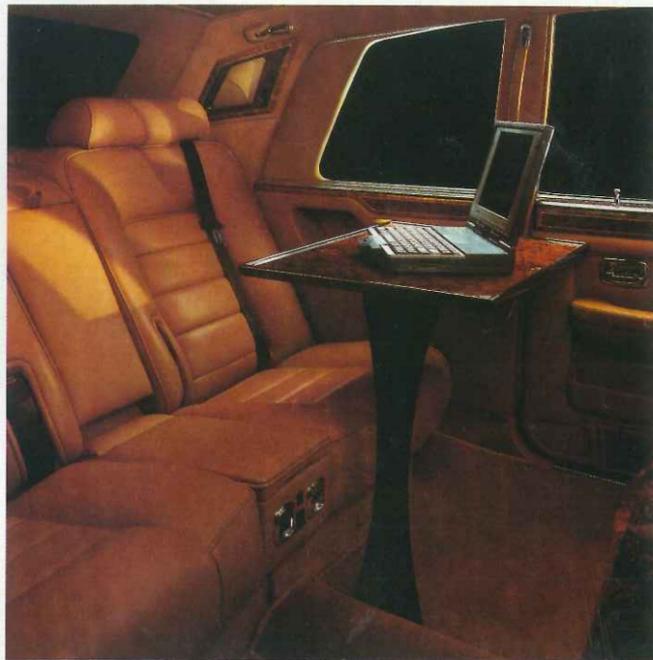
BELLEZA. El Bentley Azure, en un entorno de ensueño.

★ Los artesanos de Daimler seleccionan personalmente la piel de las tapicerías que viene de Escandinavia, donde no hay alambre de espino en las vallas que deje cicatrices o imperfecciones.

tas, los datos se sitúan en unas 1.800 unidades anuales. La clientela tiene un perfil muy concreto: profesionales liberales, casi exclusivamente hombres, mayores de 40 años, con ingresos económicos tan altos que les sobra el dinero para comprarse uno de estos coches. Los otros grandes compradores de estos coches son las multinacionales, que los ponen a disposición de sus directores generales o consejeros delegados. Sin olvidar a las representaciones diplomáticas. Porque estos coches venden sobre todo imagen de clase, de posición o estatus.

CUERO, MADERA...

Al preguntar qué buscan en estos coches, en Jaguar no dudan en indicar que "nuestros clientes, cuando compran, ya dan por seguro que los coches incorporen lo mejor y lo último en tecnología, no dudan de su seguridad ni de la fiabilidad de su mecánica, y se fijan, sobre todo, en el cuero, en la madera, en las prestaciones del motor y en el servicio post-venta. Un punto muy importante: no quieren tener nunca



A MEDIDA. El cliente puede pedir que su coche se convierta en un salón de negocios.

★ Los modelos de la Clase S de Mercedes se pueden equipar con un filtro de carbón activado que depura el aire del exterior, reteniendo el polvo, las sustancias nocivas (como el ozono) e incluso los olores molestos. También llevan un filtro a base de vellón de fibra que purifica el aire entrante de todas las partículas de polvo y polen de diámetro superior a 5 micras.

ningún problema, ni quedarse tirados por culpa del coche. Por eso, lo normal es poner a su disposición un coche de cortesía en el caso de cualquier anomalía".

Un detalle muy importante: el estilo exterior de estos vehículos se ha constituido como su atributo esencial. Los fabricantes se sienten muy orgullosos de su pasado; por eso tienen como un axioma inalterable de su fi-

losofía "la necesidad de conservar las virtudes más apreciadas por sus clientes como las bellas proporciones, la elegancia o la exultante potencia y combinarlas con una ejecución fresca y actual". En Daimler hablan de conservar el mito mediante una "mezcla única de tecnología avanzada y elegante construcción artesana".

Otra característica de este mercado es la periodicidad

★ Las llaves de los Jaguar llevan un transmisor personal que indica al coche quién se dispone a conducirlo. Automáticamente, éste hace los ajustes necesarios en el asiento (altura, inclinación, ángulo y reposacabezas), la posición de la columna de dirección y ángulo de los retrovisores exteriores, mientras el conductor se dispone a entrar en el coche.

en el cambio del vehículo. Para Frits Privee, "como promedio, el cliente suele cambiar cada cinco años. Con una tendencia muy clara a venderlo al concesionario como parte del precio del nuevo".

DIFERENTES Y EXCLUSIVOS

Por su parte, los fabricantes, sabiendo los gustos y necesidades de sus clientes, al presentar los coches hacen especial hincapié en las características que les diferencian de los coches "normales" y que han permanecido inalterables a lo largo de su historia.

Esto es al menos lo que se desprende de la presentación de Rolls-Royce, basada en la definición que sus fundadores, Charles Stewart Rolls y Frederick Henry Royce, hicieron de un automóvil de lujo, cuyas cualidades debían ser y lo son también hoy: "un motor de un silencio casi fantasmagórico y, no obstante, lo bastante potente como para alcanzar grandes velocidades con poco esfuerzo. Avanzado tecnológicamente. Un interior discreto, pero que proporcione toda la comodidad posible al gusto más exigente. Un automóvil que les lleve a su destino de manera segura y ennoblecida al máximo".

Otra de las peculiaridades de estos vehículos es la combinación, en su fabrica-

SUS DETALLES

Refinamiento, confort y detalles cuidados al máximo son sus mejores cartas de presentación:



✓ Profundos maleteros, recubiertos de gruesa moqueta, lo bastante espaciosos como para dar cabida fácilmente a dos juegos de palos de golf o la maleta último diseño de Louis Vuitton.



✓ Las llantas añaden un toque de distinción. Las versiones de aleación son ahora torneadas con herramienta de diamante, lo que les da un reluciente aspecto, como intensamente pulido.



✓ Las radios suelen ir equipadas con el sistema RDS. A medida que aumenta la velocidad sube también automáticamente el volumen.



✓ Los asientos, además de regulables, son térmicos (frío y calor).



✓ Avanzados sistemas de climatización, con distintos niveles de temperatura en las zonas superior e inferior del interior que incorporan, además, un sensor especial para compensar el efecto de la luz solar.

✓ Asientos tapizados con piel de la mejor calidad, escogida por su ausencia de defectos y su atractivo sensual, y contorneada y cosida a mano.

✓ Tablero de instrumentos y consola central en madera noble, trabajada y pulida cuidadosamente, teniendo especial cuidado en hacer que en cada automóvil color y grano estén emparejados.

✓ Detalles como apoyabrazos acolchados que sirven de tapas para compartimentos portaobjetos, portaparaguas, botiquín, indicador de temperatura exterior, bloqueo automático de las puertas, mesas de "picnic" para los pasajeros de los asientos traseros y un etcétera tan largo como el propietario desee.



IMAGEN. Su sola presencia despierta pasiones.

ción, de la tecnología más puntera y de la tradición artesana más pura (en algún caso las piezas van firmadas por sus autores). Con ello se consiguen coches que sobrepasan, con mucho, las más estrictas normativas mundiales y cuya longevidad es increíble. Así, los motores de Rolls-Royce son capaces de llegar a 400.000 kilómetros sin que tengan más necesidades que las de un mantenimiento rutinario.

Finalmente, destaca la posibilidad que ofrecen todos los fabricantes de crear un coche a medida del cliente, a su gusto y necesidades.

Se puede pedir la suficiente presencia para ocasiones de Estado. Tal vez un entorno apto para negocios dotado de un equipo de telecomunicaciones internacionales y prestaciones de oficina (fax, archivador de documentos, teléfono, mesa...). Quizás un elegante salón con televisión, video y armario de cóctel. ¿Porqué no consideraciones de tipo estético? tales como una de-

★ El New Yorker de Chrysler lleva en su transmisión automática un sistema de control electrónico de la selección de marcha. Este puede cortar la inyección de combustible durante 0,25 segundos, lo que permite que se produzca una rápida reducción en la que se salta una velocidad (directamente puede pasar de cuarta a segunda o de tercera a primera).

terminada madera, un color o pedir que graben en la chapa de madera el escudo familiar o el emblema de la corporación. Y el no va más: un habitáculo privado que, mediante un tabique de cristal con persiana a todo lo ancho activado eléctricamente, separa a voluntad el compartimento delantero del posterior. ♦



HISTORIA. Con ellos viaja un pasado que les llena de orgullo.



DATOS TÉCNICOS

MOTOR:

Posición:

Delantera transversal.

Cilindros:

Cuatro, en línea.

Cilindrada:

1.948 c.c.

Alimentación:

Inyección electrónica.

Carburante:

Gasolina sin plomo.

Depósito: 60 litros.

Potencia máxima:

137 CV a 6.100 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción: Delantera.

Caja de cambios:

Manual,

de 5 velocidades.

Disponible automática.

Embrague:

Monodisco en seco.

FRENOS

Delanteros de disco ven-

tilado; traseros,

de disco.

SUSPENSIÓN

Delantera,

Independiente tipo

McPherson. Trasera,

multilink.

DIRECCIÓN

Tipo: De cremallera

servo.

Diámetro giro:

10,6 metros.

RUEDAS

Llantas:

15 pulgadas.

Neumáticos: 195/55.

Peso: 1.700 kgs.

Longitud: 4,4 mts.

Anchura: 1,72 mts.

Altura: 1,41 mts.

Maletero:

415 litros.

Consumo: 6,2 litros a

90 km/h. 10,7 litros en

ciudad.

Precio final:

3.700.000 ptas.

VOLVO S40 2.0

AUTOPISTA

COMENTARIO.— El nuevo modelo de la firma sueca resulta todo un acierto estilístico, ya que los diseñadores han conseguido una estética llamativa y atractiva desde cualquier ángulo de vista. Pero no sólo han realizado un buen trabajo en el exterior: el interior goza del mismo buen quehacer. Los materiales empleados, la calidad visual de los mismos, el ajuste de todos los mandos... en definitiva, todo el interior rezuma calidad. Además, el "S40" cuenta con un buen equipamiento de serie, con lo que se redondea el alentador panorama de este modelo.

Bajo el capó delantero, el "S40" cuenta con un motor de 2 litros y culata multiválvula con 137 CV de potencia oficial. Este motor es el mismo que lleva el RENAULT "Laguna 2.0 S", aunque con algunas variaciones en cuanto a gestión electrónica. El rendimiento de este motor no es precisamente lo más elogiado de este modelo, pero responde perfectamente a la filosofía y planteamiento más bien familiar de este modelo. En carretera, el VOLVO "S40" tiene un excelente comportamiento en cualquier tipo de trazado, ya que las reacciones y maneras del coche son siempre seguras y nobles. ♦

😊 ➤ **Diseño muy agradable.**
➤ **Circulación carretera.**

☹ ➤ **Recuperaciones lentas.**
➤ **Motor ruidoso.**

NOTA MEDIA **7,6**

NOTA MEDIA **8**
SEGURIDAD

8	Estética	8,5
8	Acabado	9
6,5	Habitabilidad	6,5
8	Maletero	8
7	Confort	8
7	Instrumentación	8
8	Equipamiento	8,5
7,5	Potencia	7,5
5,5	Elasticidad	7
7	Cambio	7,5
7	Velocidad punta	7
7	Aceleración	7,5
7	Consumo	7

SEGURIDAD

8	Estabilidad	9
7,5	Suspensión	8,5
8	Frenos	8
8	Dirección	8
8	Ruedas	7,5
8	Luces	8

7,2 **NOTA MEDIA:** 7,7

NOTA MEDIA

7,9 **DE SEGURIDAD:** 8,2

AUTO-REVISTA

COMENTARIO.— VOLVO ha decidido competir al cien por cien en uno de los segmentos más disputados de cuantos componen el mercado español: el de las berlinas medias-altas. Para ello, ha puesto en escena el "S40", un producto realmente compensado y a buen precio con el que, además, mantiene su línea de ofrecer modelos muy atractivos en cuanto a diseño pero sin olvidar la robustez y la seguridad. El interior se ha cuidado al máximo, al emplear materiales de primera calidad y ajustar todos los elementos a la perfección, como si de un coche de lujo se tratara. Sin embargo, la habitabilidad no es de las mejores de su categoría, más bien lo contrario, sobre todo en las plazas traseras. Eso sí, la capacidad del maletero no tiene que envidiar nada a ninguno de sus rivales. El puesto de conducción es casi perfecto; sólo se le puede achacar la falta de sujeción lateral del asiento.

En lo que se refiere al comportamiento dinámico, sólo caben elogios; el "S40" cuenta con una excelente habitabilidad sin renunciar al confort. No se puede alabar de igual manera el motor, poco elástico y que no proporciona unas buenas recuperaciones. ♦

😊 ➤ **Comportamiento.**
➤ **Acabado interior.**
➤ **Equipamiento.**

☹ ➤ **Recuperaciones lentas.**
➤ **Sujeción asientos.**
➤ **Plazas posteriores.**



ASEGÚRESE LAS VACACIONES



- La puesta a punto del coche • Preparación del viaje
- Cómo deben viajar los niños • Teléfonos para emergencias
- Mapa de obras, puntos conflictivos y días y horas punta
- Así es la accidentalidad veraniega
- Cómo ayudar en un accidente

La revisión del verano EL COCHE, A PUNTO

Antes de iniciar el viaje de vacaciones, es imprescindible que someta a su vehículo a un chequeo riguroso para superar una auténtica prueba de resistencia: muchos kilómetros a plena carga, con temperaturas elevadas, odiosas congestiones, a veces a través de carreteras estrechas y empinadas. Estos son los principales elementos que debe verificar.

1 Frenos

El contar con un sistema de frenado en perfectas condiciones es, probablemente, lo más evidente para el conductor. Notará que algo falla si se enciende el indicador correspondiente, se producen ruidos al frenar o el coche se va hacia un lado. En cualquier caso, conviene comprobar el nivel del líquido de frenos y revisar el estado de las pastillas y zapatas.

2 Correas

Si el coche da tirones o se le para, si no carga la batería, es probable que las correas del alternador, de la distribución o de la ventilación no tengan la tensión correcta o se hayan roto. Para no llegar a eso, compruebe que no tienen picaduras, desgastes o estén deshilachadas y tienen la tensión adecuada.

3 Carburador y Bujías

La limpieza del carburador, de la bomba de inyección y de las bujías mejorará el rendimiento del motor, recobrando potencia y disminuyendo el consumo de combustible, la emisión de gases contaminantes y el riesgo de quedarse "tirado".

4 Aceite

El motor de su coche necesita lubricarse para su perfecto funcionamiento. Vigile con mimo el nivel y realice los cambios periódicamente: no se olvide del filtro de aceite porque de ello depende la vida de su vehículo.

11 Luces

Usted mismo puede comprobar si funcionan todas las lámparas, no sólo del alumbrado, sino también de los indicadores de dirección, freno y marcha atrás. Incluso, puede y debe limpiar los faros. También podría regular la altura de los mismos para no deslumbrar y obtener una visión óptima, pero esto quizá lo harán mejor en el taller.

10 Dirección

En las revisiones obligatorias de las ITV, una de las anomalías más habituales se detecta en la dirección, que influye en la seguridad de forma decisiva. Es preferible que la haga de forma voluntaria, pero, en todo caso, siempre que note que cuesta girar el volante, o que tiene holguras, vibraciones, ruidos o un excesivo desgaste de los neumáticos de un lateral.

9 Parabrisas

Es importante ver la circulación y el entorno con nitidez, sin reflejos ni distorsiones. Por eso hay que mantener el parabrisas limpio, comprobar que las escobillas realizan con eficacia su función y que el depósito del limpiaparabrisas está lleno.

8 Cables y fusibles

Un vistazo oportuno al estado del cableado eléctrico (controle si hay cables pellizcados, doblados, podridos...) evitará que el coche no arranque, que no se enciendan las luces o no funcione el ventilador o el aire acondicionado.

6 Neumáticos

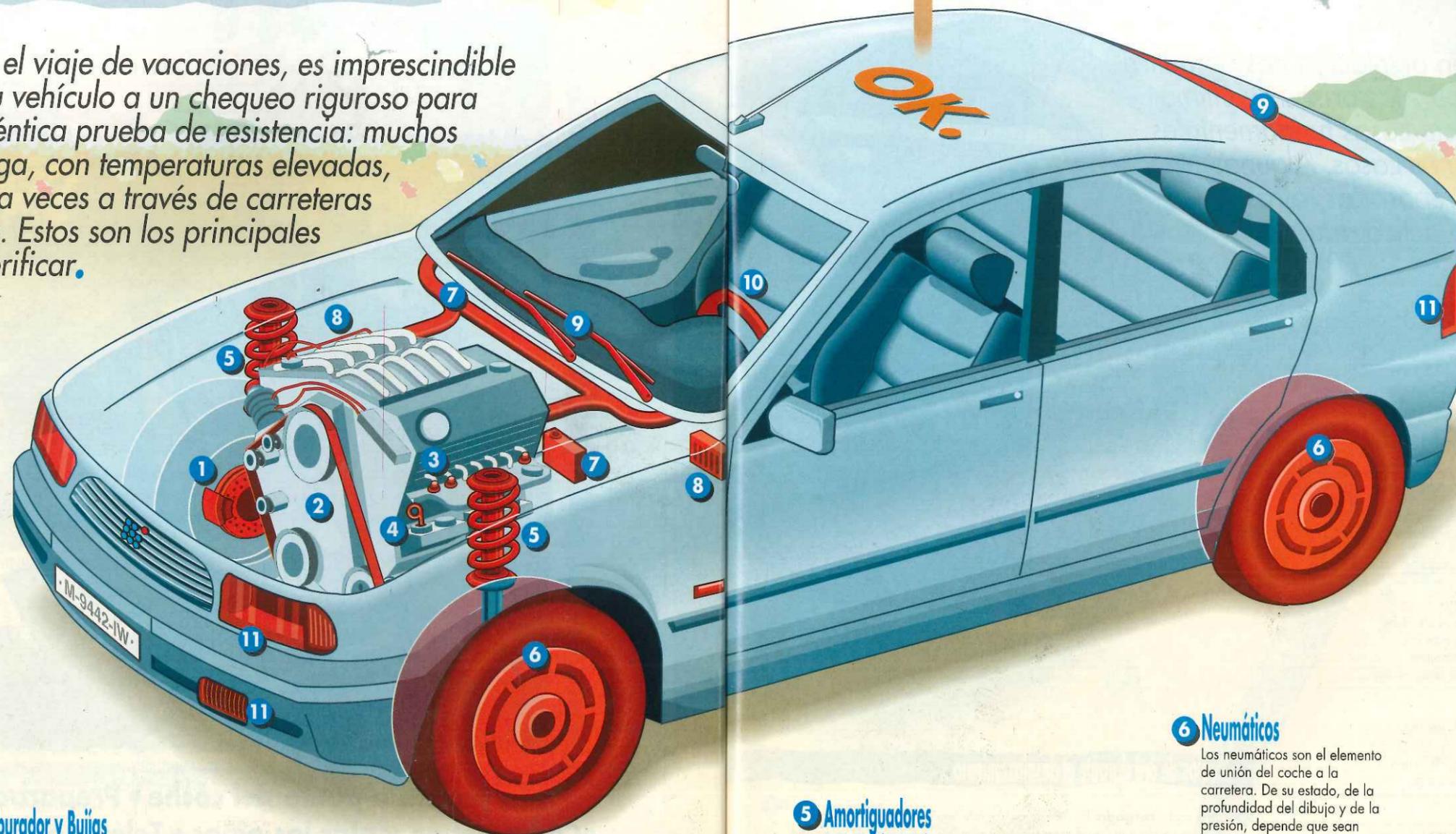
Los neumáticos son el elemento de unión del coche a la carretera. De su estado, de la profundidad del dibujo y de la presión, depende que sean capaces de soportar el enorme esfuerzo al que se les somete y no se produzca un reventón o nos salgamos en una curva. Si va a ir muy cargado, tal vez tenga que aumentar la presión habitual según recomienda cada fabricante. Y no se olvide de la rueda de repuesto.

5 Amortiguadores

Junto con las ruedas, se encarga de que el coche tenga un comportamiento estable. La vida útil en los mismos -entre 50.000 y 70.000 kilómetros- depende de su uso, algo que debe verificar un profesional experto. Los síntomas de deterioro aparecen de forma imperceptible en una conducción normal, pero ante una emergencia, alargarán la frenada y pueden suponer la pérdida total de control.

7 Líquido refrigerante y aire acondicionado

Compruebe el nivel del líquido anticongelante, que también ejerce de refrigerante para el motor, y cambie periódicamente el filtro del aire. Si, además, tiene la suerte de poseer un coche con aire acondicionado, inspeccione la carga de gas y el funcionamiento del compresor.



Un plan de viaje CUANDO CALIENTA EL SOL...

Planear el viaje con antelación nos permitirá superar los nervios y las prisas de última hora y tener a punto cosas fundamentales, irremplazables en algunos casos. Algunas ya puede empezar a prepararlas; otras, las deberá llevar a la práctica durante el camino.

¡Recuerde! Antes de salir...



Adónde vamos

Si no tiene elegida o reservada su residencia de verano, apresúrese: le evitará la tensión de los últimos días...



Pida hora en el taller

Si no ha pasado ya por el taller para la puesta a punto, llame para que le reserven día y evitar las aglomeraciones de última hora...



La lista

Elabore una lista de objetos que debe llevar (entre otros, documentación, carta verde si viaja al extranjero, repuestos, etc.) y repásela antes de salir...



Cuándo y por dónde

Consulte nuestro mapa de tramos y horas punta o infórmese en el teléfono de la DGT (900 123 505) de la ruta y los horarios más convenientes...



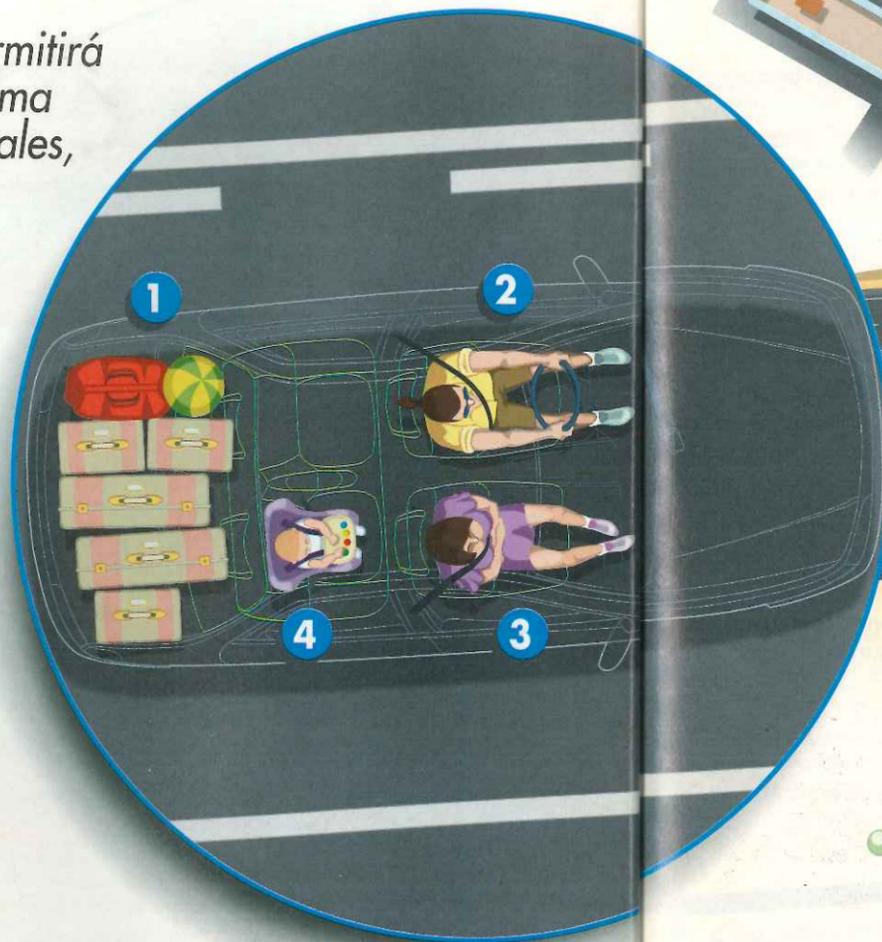
Descansados

Descanse y duerma las horas suficientes antes de ponerse al volante...



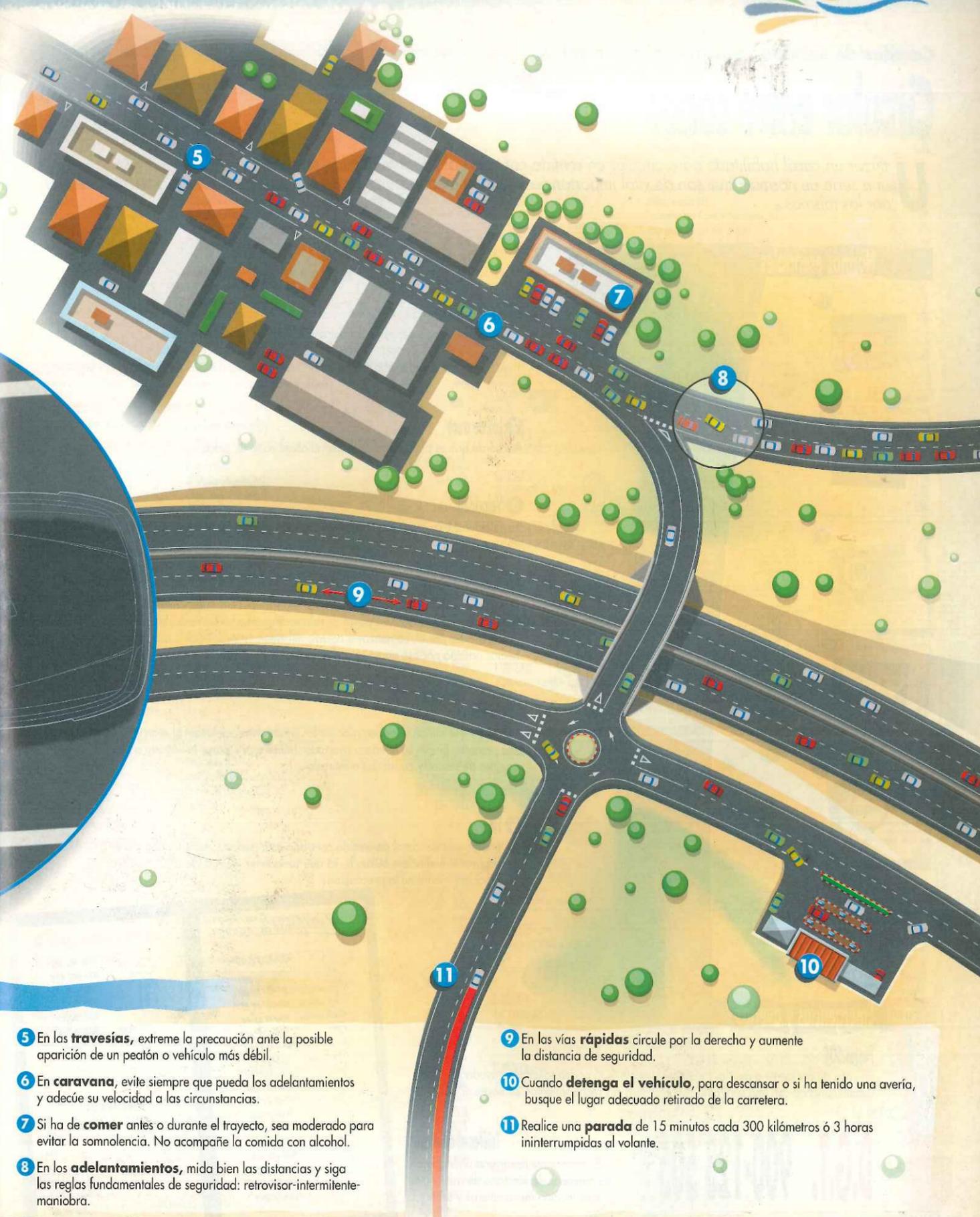
La carga

No cargue en exceso el coche, reparta los pesos y cuide de que no le impidan tener una perfecta visibilidad...



Reglas de oro durante el desplazamiento...

- 1 Con el coche **cargado**, las reacciones son más lentas. Téngalo en cuenta a la hora de efectuar los adelantamientos y aumente la distancia de seguridad.
- 2 Para conducir, utilice prendas cómodas que no le opriman, y un calzado que no se enganche.
- 3 Utilice el **cinturón** tanto en ciudad como en carretera. ¡Recuerde!: Conductor y pasajeros.
- 4 Los **niños** menores de 12 años no pueden ir en el asiento delantero, salvo con adaptadores especiales. Todos los dispositivos deben tener certificado de homologación.



- 5 En las **travesías**, exteme la precaución ante la posible aparición de un peatón o vehículo más débil.
- 6 En **caravana**, evite siempre que pueda los adelantamientos y adecúe su velocidad a las circunstancias.
- 7 Si ha de **comer** antes o durante el trayecto, sea moderado para evitar la somnolencia. No acompañe la comida con alcohol.
- 8 En los **adelantamientos**, mida bien las distancias y siga las reglas fundamentales de seguridad: retrovisor-intermitente-maniobra.
- 9 En las vías **rápidas** circule por la derecha y aumente la distancia de seguridad.
- 10 Cuando **detenga el vehículo**, para descansar o si ha tenido una avería, busque el lugar adecuado retirado de la carretera.
- 11 Realice una **parada** de 15 minutos cada 300 kilómetros ó 3 horas ininterrumpidas al volante.

Carriles de sentido contrario al habitual

Circular entre conos

Utilizar un carril habilitado para circular en sentido contrario al habitual implica respetar una serie de normas, que son de vital importancia y fundamentales para poder circular por los mismos.

Normas esenciales



1 Con antelación

Antes del comienzo del carril encontrará señales de su puesta en servicio a 5, 3, 1 y 0,5 kilómetros. Decídase con la suficiente antelación para situarse en el carril izquierdo y así acceder al carril de sentido contrario sin necesidad de maniobras bruscas.

2 Luz de cruce

Recuerde que es obligatorio encender el alumbrado de cruce.

3 Velocidad

La velocidad máxima permitida en un carril de sentido contrario es de 80 km/h.

4 Distancia de seguridad

Es imprescindible respetar la distancia de seguridad. Una norma nemotécnica fiable consiste en buscar un punto de referencia y, cuando el vehículo que nos precede pase por él, comenzar a contar: mil ciento uno, mil ciento dos: si ya hemos pasado por ese punto es que vamos muy pegados.

5 Avería

Recuerde que nunca se deben rebasar los conos de ni adelantar al vehículo que nos precede. Si éste se quedara averiado, habrá que esperar la llegada de los agentes de tráfico y ayudarles a retirarlo.

6 Fin

La terminación del carril de sentido contrario está perfectamente señalizada y generalmente limitada a 60km/h, ya que suele tener un trazado en S; reduzca la velocidad y extreme la precaución.

Emergencias y averías

Postes SOS

En caso de accidente o avería, mediante el poste SOS podrá solicitar la ayuda necesaria comunicándose con una centralita que atenderá sus requerimientos 24 horas al día.

D.G.T. 900-123 505

Teléfonos de interés

Es importante llevar una agenda con los teléfonos de servicios de asistencia, información de carreteras y socorro.

Teléfonos de ayuda

D.G.T. 900-123 505
 Adá 900-100 899
 Dga 91-437 80 00
 Europa asistencia 91-597 21 25
 Movilidad asistencia 91-441 33 44
 Raso 900-365 505
 Raso 91-593 33 33
 Alfa Romeo 900-211 017
 Audi 900-132 132
 Bmw 900-100 432
 Citroen 91-519 13 14
 Dacia 900-101 006
 Fiat 91-519 16 16
 Ford 900-145 145
 Hyundai 900-210 313
 Lancia 91-519 10 22
 Mercedes 900-263 828
 Nissan 900-200 094

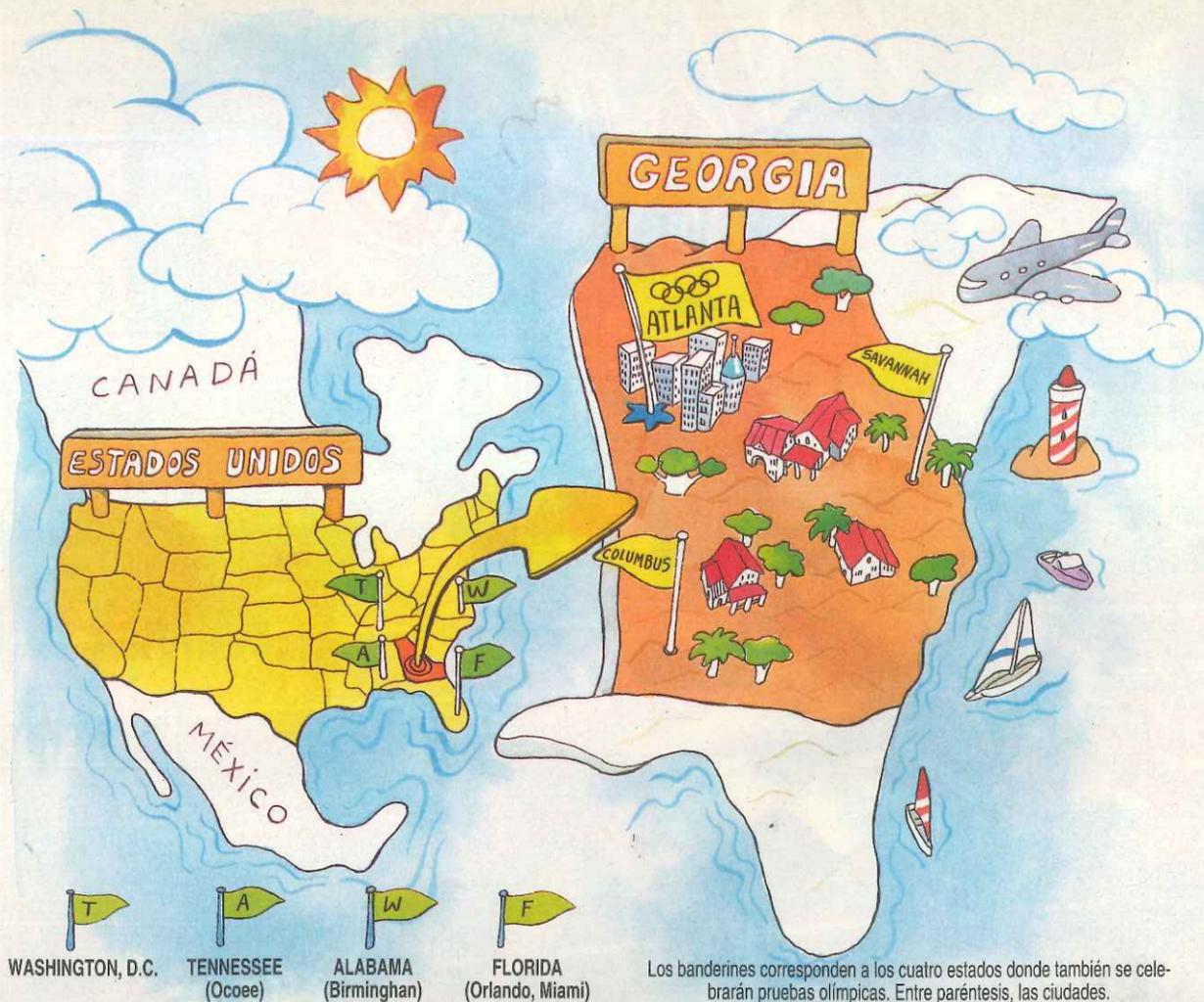
Opel 900-142 142
 Peugeot 900-442 424
 Rover 900-116 116
 Saab 900-112 222
 Saac 900-350 350
 Volkswagen 900-100 238

Teléfonos de Socorro

Madrid, Andalucía, Baleares, Galicia, Canarias y Cataluña (ciudad y comarcal) 061
 Madrid (ciudad) 092
 País Vasco y Navarra 028
 Asturias y Ciudad Real 006
 Valencia 025
 Cruz Roja 335 45 45

CARRETERA	POSIBLE PUNTO CONFLICTIVO	OBSERVACIONES	CARRETERA	POSIBLE PUNTO CONFLICTIVO	OBSERVACIONES
A-2 (ZARAGOZA-EL VENDRELL) (BARCELONA-EL PAIOL)	El Vendrell (T)		N-111 (MEDINACELI-PAMPLONA)	Medinaceli-Bellejar (SO) Almazán (SO) Garray (SO) Logroño (LO) Ciraquí (NA)	
A-6 (LAS ROZAS-ADANERO)	Las Rozas-Villalba (M) El Espinar-San Rafael (SG)		N-120 (LOGROÑO-VIGO)	Santo Domingo de la Calzada (LO) Villadiezma (P) Calzada del Coto y Bercianos (LE) Joarilla y Castroterra (LE) Castrovega de Valmadrigal (LE) Quines y Melón (OR) Ponteareas (PO)	
A-7 (LA JUNQUERA-AUCANTE/MURCIA)	Massanet (GI) Castellbisbal-Martorell (B) El Papiol-Martorell (B) Martorell-Gelida-Vilafra (B) Coma-Ruga (T) Tarragona (T) Salou-Reus-Vila Seca y Port Aventura (T) L' Hospitalet de l' Infant (T) Malina de Segura (MU) Murcia (MU)	 	N-121 (TARAZONA-PAMPLONA)	Caparrosa (NA)	
A-8 (GUJÓN-AVILÉS/MARCENADO)	Paredes-Marcenado (O)		N-121-A (PAMPLONA-BEHOBBIA)	Velate (NA)	
A-18 (BARCELONA-MANRESA)	Barcelona-Cerdanyola del Vallés (B)		N-122 (ZARAGOZA-PORTUGAL POR ZAMORA)	Soria (SO) Valladolid (VA)	
A-19 (BARCELONA-MATARÓ/PALAFOLLS)	Montgat-Vilassar (B)		N-123 (BARBASTRO-BENABARRE)	Barbastro-Graus (HU)	
N-1 (MADRID-IRÚN)	Algete (M) El Molar-Algete (M) Gamanal-Villafria (BU) Alsasua (NA)	 	N-135 (PAMPLONA-VALCARLOS)	Anchóriz-Larrosaña (NA) Zubiri (NA)	
N-II (MADRID-LA JUNQUERA)	Torrejón-Alcalá de Henares (M) Guadalajara (GU) Lleida-Els Alamos (L) Lleida (L) Cervera (L) La Pandella-Igualada (B) Martorell-Gualte Camins (B) El Masnou-acceso Pata Norte B-20 (B) Arenys de Mar y Calella (B) Tordera (B) Girona (GI)	 	N-138 (ZUBIRI-FRONTERA FRANCESA)	Olaberri-Frontera (NA)	
N-III (MADRID-VALENCIA)	Madrid, acceso M-40 (M) Sta. Eugenia-Arganda (M) Honrubia (CU) Motilla del Palancar (CU) Graja de Iniesta (CU) Utiel (V)	 	N-145 (LA SEU D' URGELL-ANDORRA)	La Seu d' Urgell-Andorra (L)	
N-IV (MADRID-CÁDIZ)	Seseña-Aranjuez (M) Ocaña (TO) Santa Elena (J) Córdoba (CO) Bellavista y El Cuervo (SE) Tres Caminos-San Fernando (CA)	 	N-152 (BARCELONA-PUIGCERDÁ)	Barcelona-La Garriga (B) Sant Quirze de Besora (B)	
N-V (MADRID-BADAJOS)	Madrid, acceso M-40 (M) Alcórcon-Navalcarnero (M) Limite provincia Madrid-Valmojado (TO)	 	N-211 (GUADALAJARA-LLEIDA)	Caminreal-Montalbán (TE) Alcañiz-limite con prov.Zaragoza (TE) Lim. pro. Teruel-Mequinenza (Z)	
N-VI (MADRID-LA CORUÑA)	Villalba (M) Guadarrama (M) Sanctiadrán (AV) La Bañeza-Toral (LE) Astorga (LE) Lugo (LU) Rabade (LU) Bahamonde (LU) Guitiriz (LU) Perillo (C)	 	N-230 (TORTOSA-FRANCIA POR VALLE DE ARÁN)	Viella (L)	
N-110 (SORIA-PLASENCIA)	Ávila (AV) Jerte (CC)	 	N-232 (VINAROS-SANTANDER)	San Jorge (CS) Morella (CS) Zaragoza (Z) Navarrete (LO) Cubo de Bureba-Cornudilla (BU) Valdenejada-Incinillas (BU)	
			N-234 (SAGUNTO-BURGOS)	Soneja-Barracas (CS)	
			N-240 (TARRAGONA-S. SEBASTIÁN)	Tarragona (T) Montblanc (T) Magraners (L)	
			N-260 (EJE PIRENAICO (PORTBOU-SABIÑÁNIGO))	Figueras (GI) La Seu d' Urgell (L) Ainsa-Boltaña (HU)	
			N-301 (OCANA-CARTAGENA)	Mota del Cuervo y Las Pedroñeras (CU) Pozo Cañada y Tobarra (AB) Murcia (MU) Baños y Mendigo (MU) Cartagena (MU)	
			N-321 (UBEDA-MÁLAGA)	Úbeda (J)	

Las carreteras conflictivas (I)



Los banderines corresponden a los cuatro estados donde también se celebrarán pruebas olímpicas. Entre paréntesis, las ciudades.

De terminal de ferrocarril a sede de las Olimpiadas ASÍ ES ATLANTA

Atlanta es la capital de Georgia, uno de los estados norteamericanos bañados por el océano Atlántico. La ciudad empezó siendo en 1836 una pequeña estación terminal del ferrocarril que unía el este y el oeste del país ("Atlanta-Pacific Railroad"). Entonces se llamaba "Terminus". En 1843 adopta el nombre de "Marthasville" en honor de Martha Lumpkin, hija del Gobernador de Georgia. Dos años después vuelve a cambiar de nombre para llamarse Atlanta. En 1868, reemplaza a Milledgeville como capital del estado.

En 1886, en un comercio local, "Joseph Jacob's Pharmacy", empezó a venderse un tónico para el dolor de cabeza llamado "Coca-Cola", preparado por John S. Pemberton. En 1891, Asa Candler pagaba 2.300 dólares por Coca-Cola. Veinte años después Ernest Woodruff volvió a comprarla por 25 millones de dólares.

En 1936, se publicó "Lo que el viento se llevó". Tres años después, el estreno mundial de la película se hace en Atlanta. La arquitectura de las casas que aparecían en el film pueden verse hoy en Georgia.

Martin Luther King, líder del movimiento pacifista, nació en Atlanta en 1929. En 1964, recibió el Premio Nobel de la Paz. Cuatro años después fue asesinado en Tennessee, un estado fronterizo con Georgia.

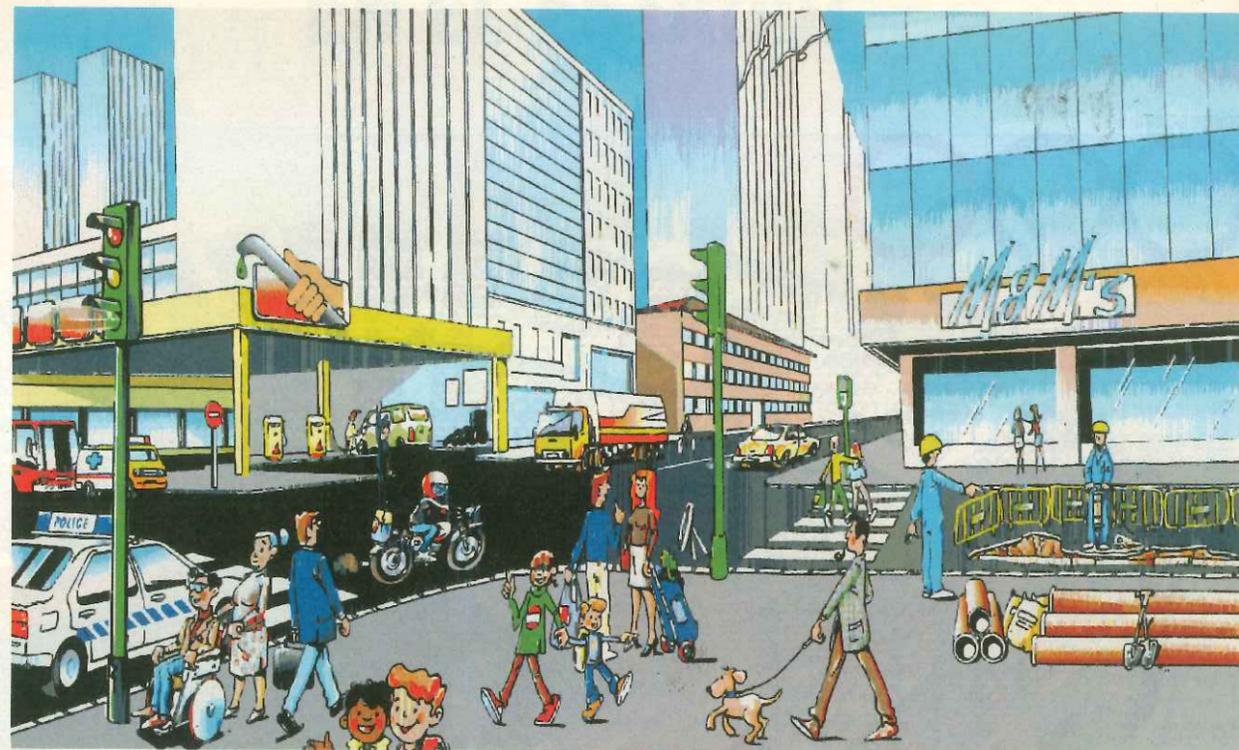
En 1990, el Comité Olímpico Internacional designó Atlanta como sede de los Juegos Olímpicos de 1996.

A R S A N L U I S O 4 W
C T L A O I N O G E B A
E M L T N L H P M N G S
R O M A 6 0 O D E R L E
O S R D N U S 6 J E N U
S C I A S T 3 R I O 6 L
P U L R S N A A C E G 8
D 8 D M I R T 9 O T Z 8
A O S L 8 R A O 6 E N C
A C R I C A L E 8 D U S
I E P 8 4 S E R D N O L
B G A C S I D O N T E C

SOPA OLÍMPICA

En esta sopa de letras encontrarás ocho ciudades que han sido sede olímpica y, junto a cada una, el año en que se celebraron allí los Juegos. Localízalas y recuerda que las soluciones pueden leerse de izquierda a derecha y de derecha a izquierda, de arriba a abajo, de abajo a arriba y en diagonal.

Soluciones en la pág. VI



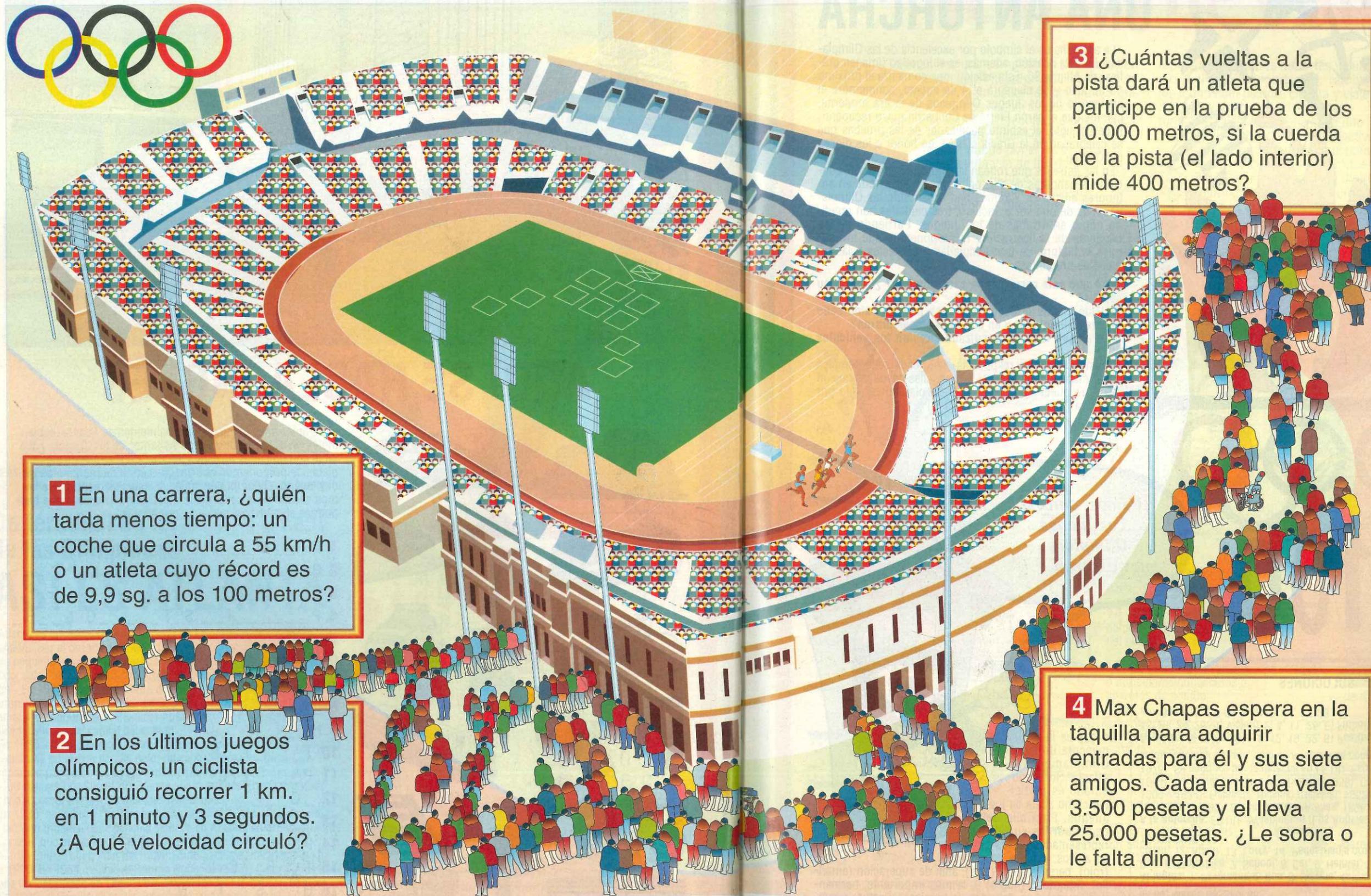
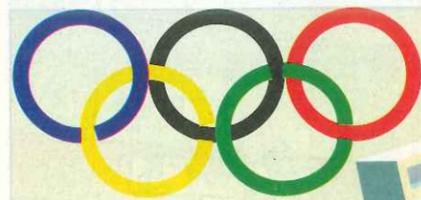
AQUÍ SE HABLA INGLÉS

Los anfitriones olímpicos, los habitantes de Atlanta, hablan inglés. Si tú fueras uno de los visitantes de los Juegos, ¿qué tal te comunicarías en este idioma? Con la ayuda de algunas pistas, te proponemos que busques en tu memoria, o en un diccionario, el nombre en inglés de estos elementos que hemos sacado de la calle que te mostramos. Una calle que bien podrías encontrar si pasearas por Atlanta.



1. P _ _ M _ _
2. B _ _
3. B _ _ _ _ E
4. P _ _ _ _ I _ _ ' S T _ _ _ C L _ _ H _
5. _ _ G
6. M _ _ _ B _ _
7. S _ _ _ L
8. _ A _
9. H _ _ _ T
10. T _ _ _ I _ S _ _
11. P _ _ _ E C _ _
12. _ G _ _
13. _ R R _
14. P _ _ _ _ A ' S _ R _ _ _ N G
15. T _ F _ C L _ _
16. O _ _ S _ T _ N

Soluciones en la pág. VI



EN EL ESTADIO

1 En una carrera, ¿quién tarda menos tiempo: un coche que circula a 55 km/h o un atleta cuyo récord es de 9,9 sg. a los 100 metros?

2 En los últimos juegos olímpicos, un ciclista consiguió recorrer 1 km. en 1 minuto y 3 segundos. ¿A qué velocidad circuló?

3 ¿Cuántas vueltas a la pista dará un atleta que participe en la prueba de los 10.000 metros, si la cuerda de la pista (el lado interior) mide 400 metros?

4 Max Chapas espera en la taquilla para adquirir entradas para él y sus siete amigos. Cada entrada vale 3.500 pesetas y el lleva 25.000 pesetas. ¿Le sobra o le falta dinero?

Nuestros amigos Tufo, Bochínche y Coti han llegado al estadio olímpico donde las pruebas deportivas han empezado a celebrarse. Perdidos entre el público, tendrás que ayudar a Max Chapas a encontrarlos cuando éste compre las entradas que unos amigos le han encargado. Por eso a él le ves en la taquilla.

En algunos deportes, como el atletismo, los récords de velocidad se han ido superando a lo largo de las competiciones, rebajando progresivamente los tiempos de realización de cada prueba. ¿Sabrías calcular a qué velocidad corre un atleta o cuántos metros se recorren en una prueba que precisa dar varias vueltas a la pista?

Si tienes entre 8 y 10 años, resuelve los problemas de fondo amarillo. Si tienes más de 10 pero menos de 13 años, contesta los del recuadro azul. Con las respuestas, envíanos una tarjeta postal (sin sobre) antes del 30 de agosto y entrarás en el sorteo de regalos como radio-linternas, chubasqueros, petos reflectantes, etcétera. Nuestra dirección: Revista Tráfico (Tráfico Chico) c/ General Aranz, 86. 28027 MADRID.

A LA LUZ DE UNA ANTORCHA



100

La antorcha es el símbolo por excelencia de las Olimpiadas. En esta ocasión, además, es el logotipo (imagen gráfica) de Atlanta 96. Esta edición, que comienza el próximo 19 de julio y se clausura el 4 de agosto, conmemora el centenario de los Juegos Olímpicos de la era moderna, con los que el barón Pierre de Coubertin quiso recuperar, hace un siglo, el espíritu pacificador de las pruebas que se celebraban en la Grecia clásica, en honor a los dioses del Olimpo.

En las estrellas que rodean la antorcha hemos reproducido las banderas de diez países que fueron sede en anteriores ediciones. Algunos han organizado las Olimpiadas más de una vez e, incluso, tres ciudades han repetido como anfitrionas de los Juegos. Partiendo de las banderas de la ilustración, te proponemos que investigues la historia de las Olimpiadas y contestes a las siguientes preguntas:

- ¿A qué país corresponde cada bandera? ¿Cuál es su capital?
- ¿Qué ciudad o ciudades de ese país han sido sede de unas Olimpiadas y en qué años se celebraron?
- ¿Por qué lado de la calzada circulan los vehículos allí?

Cuando sepas las respuestas, sitúa cada sede olímpica en un mapa del mundo y señala aquellas desde las que un atleta no puede llegar a tu casa desplazándose sólo por carretera.

¡Vamos, chicos!
Los Juegos Olímpicos nos esperan



Izzy es la mascota de las Olimpiadas de Atlanta. Su sueño dorado es participar como atleta en los Juegos. Para ello debe demostrar las cualidades representadas en los cinco anillos: espíritu deportivo (rojo), perseverancia (azul), afán de superación (amarillo), integridad (negro) y, la más importante, hermandad (verde). Los deportes, la música, la lectura y ayudar a los niños son sus actividades favoritas.

SOLUCIONES

A la sopa: Atlanta 96, San Luis 04, Londres 48, Moscú 80, Roma 60, Berlín 36, Méjico 68, Seúl 88.
Al inglés: 1. Pavement, 2. Bus, 3. Bicycle, 4. Pedestrian's traffic light, 5. Dog, 6. Motorbike, 7. School, 8. Car, 9. Helmet, 10. Traffic sign, 11. Poll, 12. Agent, 13. Lorry, 14. Pedestrian's crossing, 15. Traffic light, 16. Oil Station.
A la antorcha: EE.UU., Washington (Los Angeles, 1984); España, Madrid (Barcelona, 1992); Grecia, Atenas (Atenas, 1896); Francia, París (París, 1900 y 1924); Finlandia, Helsinki (Helsinki, 1952); Japón, Tokio (Tokio, 1964); Australia, Canberra (Melbourne, 1956); Canadá, Ottawa (Montreal, 1976). Se conduce por la derecha en EE.UU., España, Grecia, Francia, Finlandia, Japón y Canadá; sólo en Australia se conduce por la izquierda.
Al podio: A) Baloncesto: 6, 12, 19, 22, B) Peatón: 3, 8, 9, 23, C) Natación: 16, 21, 24, 26, D) Viajero: 2, 4, 11, 25, E) Fútbol: 1, 13, 18, 20, F) Ciclismo: 5, 10, 15, 27, G) Tenis: 7, 14, 17, 28.

Las normas son importantes en el deporte y en el tráfico

REGLAS DE ORO

¿Te imaginas una competición cualquiera en la que cada jugador actuara según su parecer? Sería un desorden tan grande que no podríamos seguir su desarrollo y nos resultaría aburrido. En el mundo del tráfico, sucede igual, pero, además, saltarse las "reglas" puede poner en peligro nuestra vida y la de los demás, porque esto no es un juego. En esta página encontrarás los símbolos olímpicos que

representan algunos deportes y cuatro de sus reglas más importantes. También están los iconos del peatón, ciclista y viajero de autobús y cuatro de sus normas fundamentales. Relaciona cada uno de los símbolos con sus respectivas normas que, sin duda, merecen medalla de oro, plata y bronce. Además, hemos incluido diplomas olímpicos porque hay normas que se lo han ganado.

1. Una tarjeta roja significa la expulsión del jugador.
2. No debe sacar los brazos ni la cabeza por las ventanillas.
3. En ciudad, siempre circula por la acera.
4. Viaja correctamente sentado, sin jugar ni gritar.
5. Señaliza con la mano maniobras como salidas, giros o cambios de sentido.
6. Un partido dura cuarenta minutos en dos tiempos.
7. Se puede jugar sobre hierba, tierra batida, asfalto o material sintético.
8. Para hacerse ver de noche, usa brazaletes o materiales fluorescentes.
9. Siempre cruza por pasos señalizados o semáforos.
10. No circula por la acera ni por las zonas peatonales.
11. Sube y baja del vehículo por la puerta más próxima a la acera.
12. Se juega en una cancha con cinco jugadores por equipo.
13. No se puede tocar el balón con brazos y manos.
14. El árbitro principal se coloca en una silla elevada del suelo.
15. No puede ir con cascos o auriculares conectados a aparatos de sonido.
16. Hay cuatro modalidades: libre, braza, espalda y mariposa.
17. La pista está dividida por una red. Los jugadores utilizan una raqueta.
18. Son once jugadores por equipo y lo más importante es meter un gol.
19. Hay que introducir un balón en la canasta del equipo contrario.
20. Se juega con un balón esférico, en un campo de hierba con dos porterías.
21. Cada prueba exige diferentes metros.
22. Las canastas valen tres, dos o un punto.
23. En carretera, va por el lado izquierdo de la calzada.
24. Hay una especialidad olímpica, con fondo musical, que es exclusiva de mujeres.
25. No debes tirar objetos al suelo ni fuera del vehículo.
26. Se celebra en una piscina dividida en ocho calles.
27. Circula por el lado derecho de la calzada.
28. La puntuación se contabiliza mediante "sets".

Soluciones en la pag.VI

Las Aventuras de MAX CHAPAS

Autolisto y Cia.

ATLANTA 96

Gerardo AMECHAZURRA



TE ECHAMOS DE MENOS, MAX

¡AHÍ ESTÁ EL AUTOBÚS!

SUBE A LA ACERA, PUEDE ATROPELLARTE

LO SIENTO. SON LOS NERVIOS POR IR A LAS OLIMPIADAS

¡EY, CHAVAL! SIN EMPUJAR, QUE ENTRAMOS TODOS

POR FAVOR, SEÑOR

GRACIAS JOVEN, MUY AMABLE. PARA QUE LUEGO HABLEN MAL DE LOS JOVENES. SI ES LO QUE DIGO YO...

AUNQUE LLEVEN ESTAS PINTAS TAN ESTRAFALARIAS SON UNOS CHICOS MUY MAJOS... LO QUE PASA SIEMPRE; QUE LOS GAMBERROS SON CUATRO. YA SE SABE... UNOS CARDAN LA LANA Y OTROS SE GANAN LA FAMA... BLA, BLA, BLA...

?

ESO, QUE LUEGO OS QUERÉIS COMER MI SALCHICHÓN

¡VIVA ATLANTA 96!

¿Y LAS SEÑALES DE TRÁFICO EN ATLANTA SON IGUALES QUE LAS NUESTRAS?

SON IGUALES EN TODOS LOS PAÍSES DEL MUNDO

YA LLEGAMOS AL AEROPUERTO. NO OS DEJÉIS NINGUN PAQUETE



- AUTOPISTAS
- AUTOVIAS
- NACIONALES
- OBRAS
- PUNTO CONFLICTIVO

Coordinación: Juana SÁNCHEZ. Asesoras pedagógicas: Carmen BAJO y M^a Cruz GARCÍA EGIDO. Dibujos: Teo PUEBLA, Gerardo AMECHAZURRA, M^a Cruz LÓPEZ PINTOR y Ángel OVEJERO. Guión comic: Carmen DELGADO.

CARRETERA	POSIBLE PUNTO CONFLICTIVO	OBSERVACIONES	CARRETERA	POSIBLE PUNTO CONFLICTIVO	OBSERVACIONES
N-322 (CÓRDOBA-VALENCIA)	Linares (J) Úbeda (J) Torreperogil (J) Villanueva del Arzobispo (J) Puente Génave y Génave (J)	en autovía en variante	N-502 (ÁVILA-CÓRDOBA)	Arenas de San Pedro (AV)	C-501
N-323 (BAILÉN-MOTRIL)	Jaén-Noalejo (J) Noalejo (J)-Calicasas (GR) Padul-Durcal (GR)	en autovía en autovía	N-525 (ZAMORA-SANTIAGO)	Santa Cristina de la Polvorosa (ZA) Rionegro Del Puente-Lubián (ZA) Verin-Pazos (OR) Xinzo de Limia (OR) Alto de Allariz (OR)	en autovía Rías Baixas
N-330 (ALICANTE-FRANCIA POR ZARAGOZA)	Zaragoza (Z) Almudévar-Huesca (HU)	A a capital	N-540 (LUGO-PORTUGAL POR ORENSE)	Guntín-Taboada (LU) Alto del Vieiro-Bande (OR)	
N-331 (CÓRDOBA-MÁLAGA)	Fernán-Núñez (CO) Aguilar Frontera y Encinas Reales (CO)		N-550 (LA CORUÑA-TUY)	La Coruña (C) Alvedro-Ordenes (C) Santiago de Cospostela (C) Pazos (C) Caldas de Reis (PO)	A a capital en variante A N-640
N-332 (CARTAGENA-VALENCIA)	La Marina, El Allet y Campello (A) Villajoyosa y Altea (A) Oliva y Bellreguard (V) Gandia y Sueca (A)		N-601 (ADANERO-LEÓN POR VALLADOLID)	Montuenga (SG) Santas Martas (LE)	en puente de autovía León-Burgos
N-340 (CADIZ-BARCELONA)	Chiclana-Conil (CA) San Roque-Guadaro (CA) Málaga (MA) Peñón del Cuervo (MA) Rincón de la Victoria (MA) Torre del Mar (MA) Almuñécar y Torrenueva (GR) Sagunto (V) Nules, Benicarló y Vinaroz (CS) Amposta (T) L' Aldea y Miami Platja (T) Cambils y Vila-Seca (T) Vila-Seca (T) Tarragona (T) Altafulla y Torredembarra (T) Coma-Ruga (T) Bellvei y L' Arboc (T) Santa Margarida i Els Monjos (B) Vilafranca, Vallirana y Cervelló (B)	A a ronda Oeste A a ronda Este con N-340 (antig.) final de la variante hasta circunvalación	N-603 (SAN RAFAEL-SEGOVIA)	San Rafael (SG)	A-6
N-342 (A-92) (JEREZ-PUERTO LUMBRERAS)	Venta Quemada a lim.provincia (AL)	en autovía	N-610 (PALENCIA-BENAVENTE)	Villamartin de Campos-Castro-mocho (P) Villarramiel (P)	
N-344 (ALMERÍA-VALENCIA POR YECLA)	Relamar (AL)	con IP-202 a S. José y Cabo de Gata	N-611 (PALENCIA-SANTANDER)	Palencia (P)	en A
N-401 (MADRID-CIUDAD REAL POR TOLEDO)	Getafe-Parla (M)		N-620 (BURGOS-PORTUGAL POR SALAMANCA)	Fuentes de Oñoro (SA)	
N-403 (TOLEDO- ADANERO)	El Tiemblo-El Barraco (AV) Ávila (AV)	AV-902 AV-803	N-621 (LEÓN-SANTANDER POR POTES)	Cistierna-Las Salas (LE)	
N-420 (CÓRDOBA-TARRAGONA POR CUENCA)	Poblete (CR) Fuentes-Pajarancillo (CU) Teruel-Utrillas (TE)	en variante	N-623 (BURGOS-SANTANDER)	Ontaneda-Vargas (S)	
N-430 (BADAJOZ-VALENCIA POR ALMANSÁ)	La Solana (CR) Alhambra (CR) Mogente-L' Alcudia de Crespins (V) L' Alcudia de Crespins (V)	CR-644 CM-3127 CM-3109	N-625 (LEÓN-SANTANDER POR CANGAS DE ONÍS)	Santillán-Cangas de Onís-Arriendas (O)	
N-431 (SEVILLA-PORTUGAL POR HUELVA)	Cartaya y Lepe (H)		N-629 (BURGOS-SANTOÑA)	Medina de Pomar (BU) Crucero de Montija-Lim. provincia con Cantabria (BU) Ramale-Rosines (S)	
N-432 (BADAJOZ-GRANADA)	La Albuera (BA) Santa Marta de los Barros-Zafra (BA) Córdoba (CO)	en autovía en A a Capital	N-630 (GIJÓN-SEVILLA)	Túneles de Vega de Gordón y Sta. Lucia (LE) Túneles de Tuero y La Gotera (LE) Lim. provincia de Salamanca-Jarilla (CC) Jarilla-Plasencia (CC) Plasencia-Grimaldo (CC) Grimaldo Norte-Cañaveral Sur (CC) Almendralejo (BA) Puebla de Sancho Pérez (BA)	
			N-632 (RIBADESELLA-LUARCA)	Soto del Barco (O)	
			N-634 (S. SEBASTIÁN-SANTIAGO)	Puente San Miguel (S) San Vicente de la Barquera (S) Nava-Lieres (O) La Secada-Marcenado (O) Oviedo (O) Grado, Luarca y Navia (O)	
			N-640 (VEGADEO-VILLAGARCÍA DE AROSA)	Lim.provincia Lugo-Lalín (PO) Cuntis-Caldas de Reis (PO)	
			N-642 (VEGADEO-SAN CIPRIÁN)	Burela-Cervo (LU)	
			N-651 (BETANZOS-EL FERROL)	Miño (C)	en autopista a Fene

Las carreteras conflictivas



Densidad y sentido del tráfico veraniego

JULIO			
Día	Periodo Horario	Zona Ciudad	Zona Verano
12 V			
13 S			
14 D			
15 L			
16 M			
17 X			
18 J			
19 V			
20 S			
21 D			
22 L			
23 M			
24 X			
25 J			
26 V			
27 S			
28 D			
29 L			
30 M			
31 X			

AGOSTO			
Día	Periodo Horario	Zona Ciudad	Zona Verano
1 J			
2 V			
3 S			
4 D			
5 L			
6 M			
7 X			
8 J			
9 V			
10 S			
11 D			
12 L			
13 M			
14 X			
15 J			
16 V			
17 S			
18 D			
19 L			
20 M			
21 X			
22 J			
23 V			
24 S			
25 D			
26 L			
27 M			
28 X			
29 J			
30 V			
31 S			

SENTIDO CIRCULACIÓN

- Circulación habitual
- Circulación salida
- Circulación entrada
- Circulación ambos sentidos

INTENSIDAD DE TRÁFICO

- Tráfico normal
- Tráfico lento
- Tráfico congestionado

PERIODO HORARIO

- Mañana
- Tarde
- Todo el día

Fiestas Comunidades

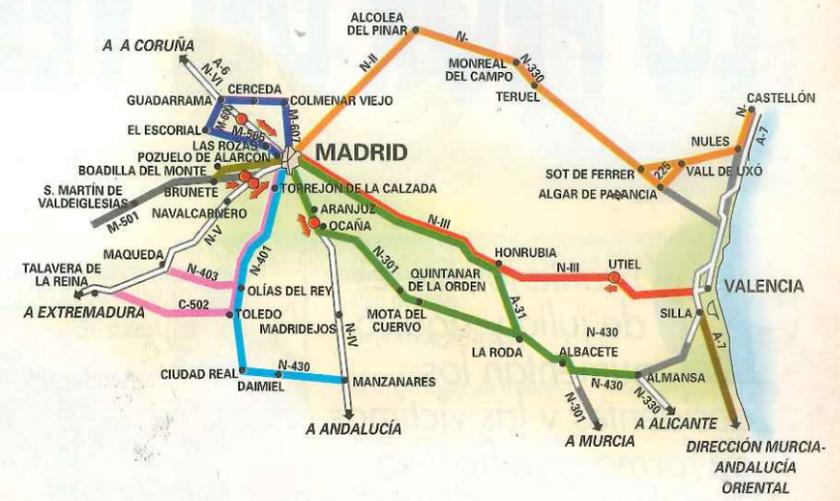
25 Julio Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Galicia, País Vasco y La Rioja

15 Agosto Todas las Comunidades Autónomas

9 Septiembre Extremadura

11 Septiembre Cataluña

ITINERARIOS Y ALTERNATIVAS RECOMENDABLES



MADRID-LEVANTE NORTE (CASTELLÓN) Y VICEVERSA
MADRID-LEVANTE SUR (MURCIA-ALICANTE) Y VICEVERSA
MADRID-VALENCIA Y VICEVERSA
MADRID-ANDALUCÍA Y VICEVERSA
MADRID-VILLALBA (N-VI LA CORUÑA) Y VICEVERSA
MADRID-NAVALCARNERO-MAQUEDA-TALAVERA (N-V) Y VICEVERSA
MADRID- S. MARTIN DE VALDEIGLESIAS (M-501) Y VICEVERSA
VALENCIA-ZONA COSTA AZAHAR-ANDALUCÍA ORIENTAL Y VICEVERSA
PUNTO CONFLICTIVO Y SENTIDO

ITINERARIOS Y ALTERNATIVAS RECOMENDABLES SEGÚN DESTINOS EN CATALUÑA



250 accidentes cada día LO PEOR DEL VERANO

Durante los meses de julio y agosto aumentan los accidentes y las víctimas de forma significativa. Accidentes que tienen unas causas muy concretas.

Accidentes con víctimas de verano

	Accidentes	Muertos	Heridos	Accidentes	Muertos	Heridos
Julio	8.137	521	12.447	250	16,2	389
Agosto	7.347	488	11.660	225	15,6	321
TOTAL	15.484	1.009	24.107			

Media diaria de accidentes y víctimas en verano
Media diaria de accidentes y víctimas resto del año

Accidentes por tipo de vía

	Accidentes	Muertos	Heridos grv.
Autopista	623	99	459
Autovía	1.220	141	725
Vía de servicio	59	1	27
Ramal de enlace	122	10	45
Vía rápida	138	22	81
Vía convencional	6.638	577	3.895
Vía convencional con carril lento	263	40	201
Otro tipo	6.128	95	1.756
TOTAL	15.484	1.009	7.353

Tipos de accidente

	Accidentes	Muertos	Heridos grv.
Colisión	8.568	453	3.800
Colisión con obstáculo en la calzada	538	28	187
Salida calzada por izquierda	1.600	157	982
Salida calzada por derecha	2.027	211	1.246
Vuelco en calzada	589	15	201
Atropello de personas	1.810	124	796
Atropello de animales	56	1	16
Otro tipo	296	20	125
TOTAL	15.484	1.009	7.353

Causas de accidentes

	Accidentes	% del total
Distracción	5.200	33,6
Inexperiencia	439	2,8
Alcohol o drogas	487	3,1
Cansancio, sueño o enfermedad	674	4,4
Velocidad inadecuada	2.311	15
Infracción	6.005	38,8
Estado de la vía	170	1,1
Señalización	34	0,2
Tramo de obras	42	0,3
Mal estado del vehículo	86	0,6
Avería mecánica	191	1,2
Meteorología adversa	63	0,4
Otro factor	614	4
Sin especificar	1.529	10

En un accidente pueden darse uno o más factores.

Los muertos, hora a hora



Adónde iban cuando se produjo el accidente

Tipo de viaje	Porcentaje
En jornada de trabajo	19,5%
Al o/del lugar de trabajo	7,3%
Salida o regreso de vacaciones	4,3%
Salida o regreso en puentes o festivos	3,2%
Urgencias	0,2%
Ocio	46,1%
Otros	19,1%
TOTAL DE ACCIDENTES	13.587

Uno de cada cinco accidentes se produce en el lugar de veraneo

El peligro acecha en los trayectos cortos

Aproximadamente un 66 por 100 de los siniestros mortales veraniegos se produce en desplazamientos cortos, pero casi en la tercera parte de los mismos las víctimas son familias que se encontraban de vacaciones. Al llegar a la zona de descanso se dan una serie de circunstancias que nos pueden hacer candidatos al accidente.

El primer fallo

Hemos puesto los cinco sentidos y extremado la prudencia en un viaje largo; y lo primero que nos pide el cuerpo es relajarnos sin pensar que el peligro no descansa...

Chancletas y balones

El desplazamiento a la playa no suele hacerse en las mejores condiciones: incómodas chancletas, los niños cargados con balones y otros artilugios de juguete...

A pie de chiringuito

Muchos sufridos cabezas de familia esquivan los calores y agobios de la playa a la sombra de los chiringuitos, tomando pescadito, cervezas...

La hora de la paella

Los niños remolonean, se hace tarde para llegar a la paella a la tres... al final, todo son prisas y, a las chancletas y los balones, se añade el calor, las cervezas...

Excursiones

A menudo los lugares más pintorescos se encuentran al final de una tortuosa y estrecha carretera. No deje que el encanto del paisaje relaje su atención al volante...

De copas

Coincidimos con unos conocidos o amigos, lo que habrá que celebrar tomando algo... unas copas, una... Al alcohol se añade el cansancio del día y el peligro de la noche.

Lo que debe y lo que no puede hacer

En caso de accidente

Su colaboración en un accidente puede ser vital para pedir ayuda sanitaria y para señalar el peligro, no obstante, debe tener muy claro lo que puede hacer, cómo hacerlo y qué no debe hacer en ningún caso.

1 No estorbe

Retire su vehículo fuera de la calzada y señalice la emergencia.

2 Contacto

Desconecte el motor del vehículo accidentado y evalúe el estado de sus ocupantes.

3 Pida ayuda

Pida ayuda a través de postes SOS o un teléfono público, indicando carretera y punto kilométrico; o bien a través de otros conductores.

4 Hable

Haga preguntas elementales a los heridos y compruebe si respiran con dificultad.

5 Sacar a los heridos

En caso de parada cardíaca, riesgo de incendio o atropello, colóquese detrás del herido, introduzca las manos por debajo de las axilas, cójale con una del mentón y sujételo contra su pecho; con la otra tome el antebrazo y tire hacia arriba.

6 Hemorragias

Si es abundante, tapone la herida con su mano o puño, interponiendo un pañuelo hasta que se corte (póngase guantes).

7 Posición de defensa

Si el herido está inconsciente, debe permanecer en posición de defensa -de lado- para evitar que se asfixie.

8 Si no respira

Eleve su mentón -pero sin mover el cuello- y limpie la boca de cuerpos extraños.

9 Boca a boca

Si no respira y no hay pulso, dé un masaje cardíaco: estire los brazos apoyando las manos sobre el esternón y deje caer con fuerza su peso; alterne 15 compresiones con un boca a boca si actúa solo; o 5 compresiones con un boca a boca si le ayuda alguien.

10 No lo haga

Como norma general, no saque al herido del coche, salvo en los casos señalados; nunca lo transporte en su vehículo; no le dé bebidas, comidas, medicamentos ni pomada; si es motorista, no le quite el casco y procure no doblar su eje cabeza-cuello-tronco.

Obligación
Todo conductor está obligado a prestar auxilio en caso de accidente.



Postes SOS

Línea directa con la solución

Cada 2 kilómetros, en todas las autopistas y principales carreteras existe un poste SOS, a través del cual podrá solicitar ayuda en caso de avería o accidente. Así funciona:

Retire el coche

La primera medida, en caso de avería o accidente, es apartar el coche de la calzada o, como mínimo, señalizarlo.



Documentación

Caja ante todo el seguro de asistencia y diríjase al poste SOS más cercano (las señales le indicarán el sentido).



Pulse

Apriete el botón de llamada y suelte (en los postes antiguos hay dos, uno de avería y otro para accidente).



Hable

Un operador le ayudará a cualquier hora. Le pedirá la matrícula, marca, modelo, kilómetro y sentido en el que está y lo que necesita.



Espere

Si necesita comunicar la avería a su servicio de asistencia, deberá esperar hasta que le confirmen que han salido.



El 70 por 100 utiliza el coche para sus desplazamientos

Las vacaciones, en cifras

Más de la mitad de los españoles prefiere la playa para sus días de descanso. La mayoría utiliza el vehículo privado para sus desplazamientos veraniegos. De las averías que sufren los vehículos en estas fechas, el mayor número corresponde a fallos del sistema eléctrico.

Dónde vamos (porcentaje)



Otros datos

De todos los españoles:



Averías más frecuentes

	Número	% del total
Cambio	13.017	2,4
Carburación	19.387	4,1
Dirección	5.666	1,0
Eléctrica	205.320	39,1
Frenos	3.275	0,5
Embrague	18.795	3,3
Motor	37.292	7,2
Neumáticos	13.271	2,3
Refrigeración	44.480	8,1
Equipamiento	5.770	1,3
Accidentes	66.884	12,9
Suspensión	849	0,2
Otros	96.610	17,6

Medio de transporte que utilizamos (porcentaje)



Para conducir en el extranjero

El Permiso Internacional de Conducir es un certificado que permite conducir en todos los países del mundo, excepto en el país que lo expide. Su eficacia reside en que está traducido a todas las lenguas oficiales. Debe llevarse acompañado por el Permiso nacional de Conducir en vigor, y tiene una validez de un año.

La expedición se realiza en el momento en las oficinas del Real Automóvil Club de España (RACE) y se necesita:

- Original del Permiso de Conducir nacional
- una fotografía tamaño carnet
- y 3.200 ptas los no socios, 850 ptas los socios



El Permiso Internacional no es necesario en países adheridos al Convenio de Ginebra. Más información, en el teléfono gratuito 900 200 093

VERANO DE HUMOR



YAMAHA YZF 600 THUNDERCAT

DATOS TÉCNICOS

Motor:
De 4 tiempos, refrigerado por agua.

Cilindrada:
599 c.c.

Diámetro
por carrera: 62,0x49,6 mm.

Alimentación:
KEIHIN CVKD 36x4.

Arranque:
Eléctrico.

Encendido:
TCI Digital.

Embrague:
Húmedo, multidisco.

Cambio:
De 6 velocidades

Chasis:
Deltabox.

Frenos:
Delantero, doble disco. trasero de disco.

Suspensión:
Delantera, horquilla telescópica. Trasera, basculante.

Neumáticos:
Delantero, 120/60 ZR 17; trasero, 160/60 ZR 17.

Peso:
187 kgs.

Longitud:
2,06 mts.

Altura asiento:
0,81 mts.

Capacidad depósito:
19 litros.

Precio final:
1.018.714 ptas.

SOLO MOTO

NOTA MEDIA **7,9**

NOTA MEDIA SEGURIDAD **8,7**

COMENTARIO.— Con una estética innovadora y un nivel técnico excelente, la recién llegada "YZF 600" de YAMAHA ya se ha convertido en una dura rival de las mejores supersport del mercado. Estéticamente, rompe con la imagen de los anteriores modelos de la firma de Iwata, introduciendo aspectos de confort, que le dan una polivalencia envidiable. Su carenado, ahora más envolvente, su amplio asiento y una cómoda posición de conducción le otorgan una clara ventaja respecto a sus deportivas rivales a la hora de realizar largos recorridos. No faltan detalles, como la enorme óptica Multiconvex de ángulo abierto, que mejora la conducción nocturna, las asas en el colín para el acompañante, los ganchos para pulpos o un espacio bajo el asiento. Sus puntos flacos los tenemos que buscar en sus 206 kilos de peso -algo más elevado que la competencia- y en un tacto de embrague realmente muy mejorable, que desentona con la suavidad y efectividad del resto de sus componentes. Sin duda puede ser la referencia a seguir por sus rivales, gracias a su polivalencia y equilibrio entre sus aptitudes deportivas y rúteras. ♦

9	Estética	9
8	Acabado	8
8	Posición conducción	9
7	Pasajero	8
7	Instrumentación	8
8	Equipamiento	8
8	Motor	10
7	Cambio	9
7	Velocidad punta	10
7	Aceleración	9
8	Consumo	8

SEGURIDAD		
8	Chasis	6
7	Suspensión delantera	5
8	Suspensión trasera	6
8	Frenos	6
8	Estabilidad	7
9	Luces	7
7	Ciudad	8
8	Carretera	9
8	Autopista	9

7,6 **NOTA MEDIA:** 8,8

NOTA MEDIA
8,2 **SEGURIDAD:** 8,6



► **Polivalencia.**
► **Confort.**
► **Frenada.**



► **Tacto embrague.**
► **Peso.**



► **Confort piloto-pasajero.**
► **Frenos.**
► **Prestaciones.**



► **Precio.**
► **Voluminosidad en ciudad.**

Más y mejores medios para la investigación y la formación CESVIMAP ESTRENA SEDE

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE (CESVIMAP), ubicado en Ávila, va a cumplir su decimotercer aniversario con un gran regalo: acaba de estrenar sede. El crecimiento de sus actividades y el inicio de la investigación en reparación de vehículos industriales hacen necesaria la ampliación.

Entre las novedades, destaca un nuevo sistema de producción de impactos en vehículos. Hasta ahora la velocidad necesaria para el impacto se obtenía mediante la energía cinética conseguida por el vehículo que, previamente colocado en un soporte, era lanzado por una rampa. En las nuevas instalaciones, el vehículo es impulsado, por medio de un sistema de arrastre electromecánico regulable, contra un muro de 30 ó 40 toneladas, desplazable mediante cuatro aerodeslizadores. Asimismo, se ha conseguido un espacioso taller experimental, con unas impresionantes dimensiones, un puente-grúa, que recorre toda su extensión y una luz del mismo ancho que la nave, capaz de soportar



hasta 5 toneladas.

Dos son las funciones que desarrolla el CESVIMAP. De una parte, consecuencia de su vinculación al área operativa de automóviles de MAPFRE Mutualidad de Seguros, su actividad de investigación, experi-

mentación y formación en reparación de daños materiales de automóviles consecuencia de accidentes; y de otra, la realización de análisis y estudios de los vehículos y su comportamiento en seguridad activa y pasiva.

COMERCIALES VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN acaba de poner en nuestro mercado un nuevo modelo de vehículo comercial, el "Caddy", en versiones "Furgón" y "Kombi". La longitud total es de 4,23 metros, con una superficie de car-

ga de 2,1 m² y un volumen total de la caja de 2,9 m³, la capacidad de carga alcanza los 625 kilogramos. Tiene puertas traseras asimétricas, que facilitan la carga y descarga en lugares con poco espacio.

Se presenta con cuatro opciones diferentes de motor: 1.4 l. gasolina de inyección multipunto y 60 CV; el 1.6 l. monopunto de 75 CV; el 1.9 l. diesel atmosférico de 64 CV y el de inyección directa, también con 64 CV de potencia. El precio oscila entre 1.588.375 y 2.077.930 pesetas.

Asimismo, los modelos "Transporter" y "Caravelle", que aparecieron en 1990, han



VOLKSWAGEN "Caddy"

renovado su gama. VOLKSWAGEN ha introducido nuevas motorizaciones: una diesel de 5 cilindros TDI de 2.5 l y 102 CV y otra gasolina AVR/ de 2.8 l. y 140 CV. Por su parte, el "Caravelle" ofrece, también, un nuevo diseño frontal con clara reminiscencia de los vehículos de turismo del grupo.



El renovado "Terrano II"

NUEVA GENERACIÓN "TERRANO"

El "Terrano II" de NISSAN acaba de hacer su presentación con nuevo diseño de carrocería, nuevo motor turbo diesel con intercooler, ABS y nuevos elementos de seguridad activa y pasiva. Exteriormente, el cambio más importante se centra en los faros redondos, la parrilla y el parachoques. La versión turbo-diesel dispone de un 25 por 100 más de potencia. En gasolina encontrará un motor 2.4 de 12 válvulas. Las versiones serán de 3 y 5 puertas y 3 grados de acabado: básico, deportivo y lujo. Desde 3.449.000 pesetas.

"MÉGANE CLASSIC"

En el recién celebrado Salón del Automóvil de Madrid, RENAULT presentó como primicia mundial la versión Classic de su "Mégane", una berlina de 5 puertas. Con carrocería tricuerpo y una longitud de 4,40 metros, tiene unas cotas de habitabilidad muy cercanas a las del segmento superior. Su maletero tiene una capacidad de 510 litros y estará en el mercado español el próximo otoño.



"Mégane Classic", el último Renault

AUDI "A8"

La tecnología multiválvulas, incorporada por AUDI en sus gamas "A4" y "A6", se presenta ahora como mecánica base en la serie "A8", mediante un motor de 2.8 litros multiválvulas de 193 CV de potencia, con doble árbol de levas de distribución variable y colectores de admisión de longitud variable. Se comercializará en versión de tracción delantera o integral permanente quattro y con cambio manual o Tiptronic. Incorpora sistema ABS, bloqueo electrónico del diferencial EDS y de control de deslizamiento ASR. Desde 7.995.000 pesetas.

El FIAT "Punto 60 SX" es el coche más ecológico y respetuoso con el medio ambiente según la revista alemana Stern. Los baremos medidos fueron la cantidad de sustancias tóxicas emitidas, emisión de anhídrido de carbono (CO₂), ruido producido y el espacio que ocupa en el tráfico parado.

La autoescuela del futuro

SIMULADOR DE LA CONDUCCIÓN



Un simulador de la conducción, dotado de todos los elementos comunes en cualquier vehículo: volante, pedales de freno, embrague, acelerador, palanca de cambio de marchas y una pantalla que actúa como supuesto parabrisas y en la que se van reproduciendo escenas como si de una situación real de conducción se tratara, es una de la última innovación técnica que se está intentando introducir en España y que probablemente serán indispensables en la autoescuelas en un futuro quizás próximo.

La empresa distribuidora del sistema Novel Vial lo presenta como un instrumento ideal de aprendizaje que permite una conducción práctica sin riesgo, posibilitando un aprendizaje individualizado al ritmo del alumno, libre de estrés y con la posibilidad de repetir los ejercicios según los fallos. También se puede utilizar en aquellos conductores que han sufrido algún accidente, para su reeducación.

Por ahora, solamente existen dos niveles. El primero es una base elemental, con cinco lecciones, en el que se aprende el manejo de los mandos del automóvil, la puesta en marcha y detención del vehículo, la conducción normal en ruta y el mantenimiento de la distancia de seguridad. Un segundo nivel, ya avanzado, con tres lecciones, incide en la conducción ecológica, la percepción del riesgo y la conducción bajo los efectos del alcohol.

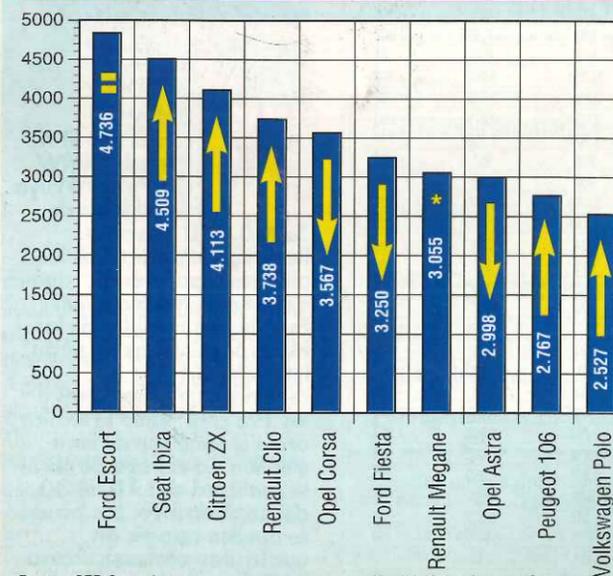
RECOGIDA DE RESIDUOS

En el año 1992, RENAULT puso en marcha la primera RED VERDE europea, basada en un completo sistema de recogida y reciclaje de los residuos producidos y seleccionados por su propia red comercial. Con esta acción, RENAULT pretende recuperar el máximo de materiales para su reciclaje y neutralizar el impacto negativo del resto. En España, la recogida la realizan los camiones de reparto de piezas especialmente preparados para recoger el aceite usado, anticongelante, neu-



máticos, paragolpes... En 1995, sólo en España, se recogieron más de 174 toneladas de plástico, 91.500 kilos de baterías, 18.500 kilos de neumáticos, 207.000 litros de anticongelante, 2.500.000 litros de aceite usado... De esta forma, durante 1995 se gestionó un total de 3.000 toneladas de residuos por parte de la red comercial de RENAULT

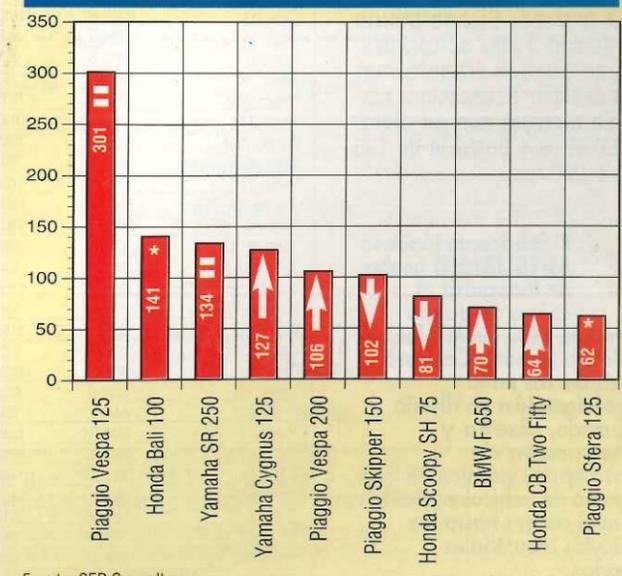
LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MAYO



Fuente: CEP Consultores

* Novedad en el mercado

LAS MOTOS SUPERVENTAS DE MAYO



Fuente: CEP Consultores

* Novedad en el mercado

Se centralizan en un único fichero todos los vehículos asegurados

EL FIVA EMPIEZA A FUNCIONAR

El pasado 17 de junio, como ya anunciábamos en nuestro número anterior, el Consorcio de Compensación de Seguros (Ministerio de Economía y Hacienda) puso en marcha el FIVA (Fichero Informativo de Vehículos Asegurados), una herramienta, reivindicada por las compañías desde hace tiempo, que reúne datos de las pólizas de los vehículos asegurados en España, 17 millones aproximadamente. Un centenar de entidades ha volcado en el FIVA información sobre sus seguros contratados, lo que de

momento agilizará el trámite de los siniestros al poder localizar rápidamente si un vehículo está asegurado y dónde, conociendo sólo su matrícula. En el fichero no figuran datos personales sobre el propietario o el conductor.

En una segunda fase, que UNESPA (patronal del Seguro) fija antes de final de año, el FIVA se cruzará con el parque de vehículos matriculados de la DGT, pudiendo detectar así el millón y medio de vehículos que se estima circulan por nuestras carreteras sin seguro.



Se puede utilizar en cualquier coche.

MEZCLA ECOLÓGICA

"Sol Fuerza" es un biocombustible que aumenta el rendimiento, disminuye el consumo y elimina contaminación. Se define como un biocombustible hidro-oxigenado que se mezcla con los carburantes y descompone y neutraliza total o parcialmente el plomo tetraetilo. La disminución del contenido de plomo permite la alta compresión y, por tanto, un mejor rendimiento, con el consiguiente ahorro de combustible. Efectos similares se producen con el gasóleo.

En bancos de ensayo se ha observado que elimina la emisión de CO en el escape; disminuye entre un 25 y un 35 por 100 la emisión de polinucleares aromáticos (de acción cancerígena); reduce el consumo hasta el 30 por 100 (según el estado del motor y los recorridos, aumentando el ahorro en instalaciones fijas como las de calefacción o industriales) y aumenta la potencia disponible.

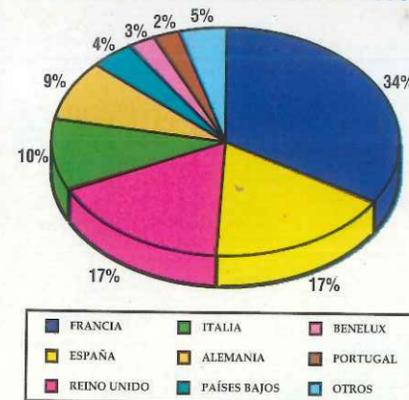
★ BMW ha convocado el XI Premio BMW de Pintura cuya dotación es de 5.000.000 pesetas. Pueden participar todos los pintores españoles o extranjeros residentes en España. Las medidas de las obras presentadas no serán inferiores a 100 x 80 centímetros, ni superiores a los 195 cms.; tanto la técnica como el tema son de libre elección. La entrega de obras se realizará del 10 al 30 de septiembre. Las bases se pueden recoger en cualquier concesionario BMW.

PARAÍSO DE FURGONETAS

España es el segundo mercado europeo para las furgonetas enmarcadas en el denominado segmento F1 (vehículos industriales ligeros), con una cuota de mercado del 17,2 por 100 (52.901 unidades). El primer lugar lo ocupa Francia, que compra el 33,5 por 100 del producto, un total de 103.232 furgonetas. Muy cerca de España se sitúa el Reino Unido con 52.460 unidades (17 por 100).

Las previsiones de crecimiento para los próximos años son importantes, sobre todo en países como el Benelux, Países Bajos y, principalmente, Portugal, que hasta ahora contaban con mercados muy restringidos. El porcentaje de motores diesel en el segmento F1 es, en Europa, de casi un 83 por 100. Las cuatro marcas que absorben cerca del 75 por 100 de la demanda son CITROËN, RE-NAULT, FORD y OPEL.

DISTRIBUCIÓN DEL MERCADO DE FURGONETAS EN EUROPA. 1995



Fuente: CITROËN-PEUGEOT



Los ligeros de Citroën y Peugeot.

"BERLINGO-PARTNER"

Después del verano será lanzado en España el nuevo concepto de vehículo industrial ligero de PEUGEOT y CITROËN, cuya línea se aproxima más a una berlina o a un monovolumen que a una furgoneta convencional. Para CITROËN se denomina "Berlingo" y para PEUGEOT, "Partner". Ambos tienen tracción delantera, una longitud de 4,11 metros, un volumen útil de 3 m³ y una carga máxima de 800 kilogramos. Cuentan con dos motores gasolina (uno de 1.124 c.c y 60 CV de potencia y otro de 1.360 c.c y 75 CV de potencia) y dos motores diesel (1.769 c.c y 61 CV y 1.905 c.c y 71 CV).

ARRANQUE SIN ALCOHOL

Acaba de presentarse "Interlock", un dispositivo que, conectado a cualquier vehículo, obliga al conductor a realizar una prueba de alcoholemia previa al arranque, evitando que aquel se ponga en marcha si el conductor ha bebido. El sistema se utiliza en países como EE.UU. y Canadá y se está introduciendo en Europa, exactamente en Suecia. En estos países, la legislación establece la posibilidad de que el conductor condenado en varias ocasiones por conducir bajo los efectos del alcohol instale en su vehículo, a su cargo, uno de estos aparatos como alter-

nativa a la retirada del Permiso de Conducción. Cada vez que va arrancar el coche, o de forma aleatoria, tendrá que realizar el test. Los resultados se van registrando y sirven como control.

Un estudio realizado en EE.UU. demostró que "Interlock" reducía, además, sustancialmente el riesgo de otras infracciones. Asimismo, se observó que el índice de reincidencia era 3 veces inferior en quienes usaban el dispositivo



frente a los sometidos a la suspensión del permiso.

En estos días, Francia estudia su instalación en los transportes de mercancías peligrosas.

CAMBIOS DE DOMICILIO

Aquellos suscriptores que hayan cambiado de domicilio, o bien que quieran que se les envíe la revista "Tráfico" a otro lugar distinto al habitual, deberán enviarnos todos los datos completos; es decir, nombre y apellidos, antiguo domicilio y nuevo. O bien, cumplimentar el siguiente boletín:

Nombre: 1º apellido: 2º apellido:

Dirección anterior: c/ Nº:

Piso: Letra: Código Postal:

Población: Provincia:

Nueva dirección:

C/ Nº: Piso: Letra:

Código Postal: Población: Provincia:

Profesión: Edad:

Los envíos deberán realizarse a: Revista "TRÁFICO". C/ General Aranzaz, 86. 28027 MADRID
También puede enviarse este boletín a través del fax nº (91) 742 42 51

(El cambio efectivo de la domiciliación de la revista puede tardar varios meses. Mientras esto ocurre, se sigue recibiendo en el domicilio antiguo. No se facilita información a través del teléfono sobre la situación del cambio de domicilio solicitado por los suscriptores).

LAS MATRÍCULAS

Provincia	Últimas matrículas abril-96	Últimas matrículas mayo-96	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Álava (VI)	0629-T	1547-T	918	552	61
Albacete (AB)	1338-P	1920-P	582	712	216
Alicante (A)	0479-CY	5134-CY	4.655	3.350	981
Almería (AL)	3497-Y	4887-Y	1.390	935	477
Asturias (O)	9083-BS	1265-BT	2.182	1.885	177
Ávila (AV)	0002-H	0269-H	267	294	52
Badajoz (BA)	1593-X	2535-X	942	1.268	208
Baleares (PM)	1237-CH	7602-CH	6.365	1.803	765
Barcelona (B)	9655-SG	3879-SJ	14.224	9.236	2.258
Burgos (BU)	5195-U	6009-U	814	776	37
Cáceres (CC)	5056-O	5682-O	626	742	112
Cádiz (CA)	1683-AZ	3703-AZ	2.020	1.982	948
Cantabria (S)	0913-AG	2080-AG	1.167	1.092	164
Castellón (CS)	2749-AJ	4401-AJ	1.652	1.031	367
Ciudad Real (CR)	1970-U	2698-U	728	644	178
Córdoba (CO)	3899-AL	5178-AL	1.279	1.086	377
Coruña, La (C)	8297-BN	0689-BP	2.392	2.151	242
Cuenca (CU)	4031-I	4302-I	271	388	31
Girona (GI)	3947-BB	5808-BB	1.861	1.180	317
Granada (GR)	5423-AK	6925-AX	1.502	1.464	596
Guadalajara (GU)	8907-G	9194-G	287	316	57
Guipúzcoa (SS)	3389-AW	5636-AW	2.247	1.485	212
Huelva (H)	4904-U	5764-U	860	799	214
Huesca (HU)	3486-M	3996-M	510	424	84
Jaén (J)	0778-X	1765-X	987	958	254
León (LE)	2835-AB	3812-AB	977	924	100
Lleida (L)	6880-Z	7819-Z	939	725	130
Lugo (LU)	9400-S	0075-T	675	630	66
Madrid (M)	6419-TL	7750-TN	21.331	9.040	884
Málaga (MA)	4019-BX	7900-BX	3.881	2.588	1.009
Murcia (MU)	7569-BK	0190-BL	2.621	2.275	883
Navarra (NA)	3239-AP	4943-AP	1.704	1.258	141
Orense (OR)	2847-S	3573-S	726	651	82
Palencia (P)	6879-I	7218-I	339	318	28
Palmas, Las (GC)	3160-BM	5558-BM	2.398	1.548	329
Pontevedra (PO)	0793-BB	2903-BB	2.110	1.870	392
Rioja, La (LO)	4390-O	5084-O	694	536	84
Salamanca (SA)	7435-P	8048-P	613	622	58
S. Cruz Tenerife (TF)	7869-BG	0308-BH	2.439	1.497	288
Segovia (SG)	4734-H	5043-H	309	306	38
Sevilla (SE)	1928-CP	5451-CP	3.523	2.656	1.031
Soria (SO)	0029-F	0223-F	194	180	19
Tarragona	9611-AP	1282-AS	1.671	1.093	331
Teruel (TE)	8010-G	8253-G	243	251	47
Toledo (TO)	6448-X	7348-X	900	937	140
Valencia (V)	4231-FH	9928-FH	5.697	4.883	1.277
Valladolid (VA)	4519-AC	5632-AC	1.113	990	93
Vizcaya (BI)	8920-BZ	1488-CB	2.568	1.852	251
Zamora (ZA)	8882-I	9210-I	328	363	35
Zaragoza (Z)	0298-BB	2314-BB	2.016	1.527	200
Ceuta (CE)	5730-F	5927-F	197	141	24
Melilla (ML)	8861-D	9044-D	183	115	18
TOTALES			111.117	76.296	17.370



Uno de los primeros servicios BOSCH.

CUMPLEAÑOS BOSCH

La red de servicios BOSCH cumple 75 años, con más de 10.000 servicios abiertos y una plantilla superior a 100.000 empleados en más de 125 países. A principios de 1921, BOSCH alcanzó un acuerdo con la firma alemana Max Eisenmann, de Hamburgo, para que se encargase de instalar y reparar los sistemas de iluminación para BOSCH. Así surgió el primer servicio Bosch, arranque de la red actual. ¡Felicidades!



TOYOTA "Picnic"

EL FAMILIAR TOYOTA

Muy pronto, TOYOTA lanzará al mercado su nuevo vehículo familiar: el "Picnic". Aúna las características de los familiares y de los monovolúmenes; tiene capacidad para albergar a 7 personas, en una longitud de 4,53 metros, una anchura de 1,69 metros y una altura de 1,62 metros. El habitáculo cuenta con 3 filas de asientos, que se pueden transformar para destinar el espacio a carga. Se ofrecerá con un motor de 2.0 litros y potencia de 135 CV a 6.000 rpm.

✓ El fabricante japonés MITSUBISHI acaba de inaugurar el centro de diseño TAMA ó TDC, en la afueras de Tokyo (Japón). Centrará sus esfuerzos en la investigación de diseño avanzado, diseño y construcción de prototipos, y abarcará toda la gama de vehículos, desde los mini coches hasta los vehículos industriales pesados.



MUERTOS. En los últimos veinte años, más de doce millones de personas han fallecido en las carreteras de todo el mundo.

Valencia: Más de trescientos investigadores de todo el mundo analizaron el tráfico y sus problemas

TIENE REMEDIO

El tráfico tiene remedio. Es, sin duda, una de las principales conclusiones del Congreso Internacional de Tráfico y Transporte, celebrado recientemente en Valencia y en el que han participado más de trescientos investigadores de todo el mundo. Un dato esperanzador teniendo en cuenta que, según se dijo en el citado foro, en los últimos veinte años más de doce millones de personas han muerto a causa de accidentes de tráfico.

J. HERAS

Más de treinta países estuvieron representados en la primera International Conference on Traffic and Transport Psychology (ICTTP'96), celebrada el pasado mes en Valencia y cuya organización corrió a cargo de INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), que dirige el Catedrático de Seguridad Vial, Luis Montoro. En las distintas jornadas se dieron cita alrededor de trescientos investigado-

res de todo el mundo, representantes de los centros de investigación más avanzados e importantes, y se presentaron ciento setenta y seis exposiciones científicas, todas ellas relacionadas con el campo del tráfico y el transporte y, muy especialmente, en el área de la psicología aplicada a ambos temas.

Luis Montoro abrió las jornadas asegurando que en ellas se iba a tratar "uno de los temas más complejos y apasionantes de la moderna civilización: el tráfico, el transporte y la seguridad vial". Tras analizar su evolución en las últimas décadas, aseguró que "no es

menos cierto que, por causa de la motorizada libertad de movimientos que hemos conseguido, también debemos afrontar el reto de todo un conjunto de graves problemas, entre los que sin duda destacan por su especial gravedad los accidentes". Según aseguró, en los últimos veinte años más de doce millones de seres humanos han muerto en el mundo por causa de los accidentes y unos 250 millones han sufrido heridas de mayor o menor gravedad. Y un dato

más elocuente todavía: cada día 2.000 personas mueren en el mundo como consecuencia de un siniestro y unas 50.000 son ingresadas en algún hospital. Es como si la ciudad de Valencia desapareciera cada año.

El coste económico de estos siniestros de automoción se sitúa en unos 40 billones de pesetas anuales en la Unión Europea y alrededor de unos 5.000 millones diarios en España. Pese a estos datos, que, quedó claro en este foro internacional que la mejora de la seguridad

Errores no intencionados

Oliver Carsten
Institute for Transport Studies University of Leeds. Reino Unido.

"La literatura científica identifica infracciones al código de tráfico como el mayor problema de la seguridad vial. Detrás de esta hipótesis está la suposición de que existen algunos individuos, los que cometen infracciones repetidamente, que son propensos a la accidentalidad y que son los responsables de la mayoría de los accidentes. Sin embargo, no es esta la mayor causa, sino que es mucho más común el accidente originado por el error humano no intencionado".

La psicología aplicada al tráfico

Raphael D. Huguenin
Swiss Council for Accident Prevention. Suiza.

"El trabajo de la psicología del tráfico sería más fructífero si los datos empíricos de las distintas investigaciones estuvieran unidos a conceptos y construcciones mediante sus correspondientes reglas para formar un sistema científico. Sin embargo, antes de construir modelos teóricos útiles, hay que describir y explicar lo estudiado en la psicología del tráfico en términos teóricos". Y propone un esquema teórico que contiene tres niveles de observación: 1) conceptos basados en predisposiciones: por ejemplo, capacidad del conductor; 2) conceptos basados en determinantes de acción: por ejemplo, actitudes y motricidad; y 3) conceptos basados en situaciones: por ejemplo, cómo diferentes tipos de situaciones afectan al individuo de maneras diferentes.



COSTE. Los siniestros cuestan 5.000 millones diarios.

en los distintos sistemas de transporte es posible y que "la mayoría de los accidentes son evitables, siempre y cuando se realicen las investigaciones pertinentes y se apliquen las medidas adecuadas". Un aspecto que quedó claro fue la responsabilidad de los conductores en la siniestralidad: directa o indirectamente, el factor humano está presente entre el 70 y el 90 por 100. de los casos♦

12

IDEAS PARA LA ESPERANZA

De todos los temas tratados en el congreso, estas son sus conclusiones más importantes:

1.- FACTORES. La accidentalidad tiene solución, es evitable, pero para ello es muy importante tener en cuenta la interacción carretera-factor humano-vehículo-control policial.



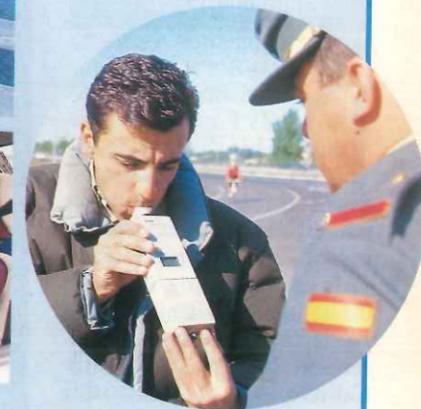
secundarios de esta retirada serían peores. Hay que incrementar la información a estos sectores y adaptar a sus características aspectos como la señalización, iluminación...

2.- NUEVAS TECNOLOGÍAS.

Es necesario prestar mucha atención a la introducción de nuevas tecnologías en los automóviles de cara a facilitar un uso más racional por parte del conductor, aunque teniendo en cuenta que esto puede hacer que el automovilista aumente su nivel de riesgo.



3.- AVANCES PELIGROSOS. Las nuevas tecnologías, las mejoras en el diseño y nuevos coches, como los eléctricos, pueden crear algunos problemas, como el riesgo para los peatones de unos coches que no hacen ruido y que, por tanto, pueden sorprender al usuario de a pie.



4.- COCHES A MEDIDA. Facilitar y adaptar la ergonomía a los distintos grupos de conductores, es decir, unos coches "a la medida"; sobre todo, pensando en los colectivos de conductores mayores.

8.- MÁS INFORMACIÓN. Mejorar la enseñanza en todos los ámbitos es indiscutible: del colegio a la autoescuela. El tráfico es un problema de salud más y la información es básica para conseguir una mejor prevención.

5.- ENTORNO. Los factores psicosociales influyen de forma definitiva en los comportamientos y actitudes de los conductores. El entorno social y ecológico también tiene impacto en el automovilista; el fenómeno del tráfico no se puede entender como ajeno al entorno.

9.- SIMULADORES. El empleo de simuladores de tráfico para la enseñanza, perfeccionamiento, etcétera es importante; pero teniendo muy en cuenta las dificultades a la hora de hacer la transferencia desde la simulación a la realidad.

6.- VIGILANCIA POLICIAL. La necesidad de la supervisión policial en las carreteras es clara, aunque el cómo ejercerla debe acomodarse a las formas en que mejor las aceptan las distintas sociedades.

10.- GRUPOS DE RIESGO. Necesidad de profundizar en el conocimiento de los grupos de riesgo (jóvenes, ancianos, ciclistas...) para buscar soluciones específicas para cada uno de ellos.

7.- VETERANOS. El envejecimiento de la población es un factor a tener muy en cuenta. Aunque suponen un claro factor de riesgo, a los mayores no se les debe apartar de la circulación, pues los efectos

11.- FÁRMACOS, DROGAS... Prestar especial atención a los grandes factores causas de muchos accidentes: fármacos, drogas, estrés, sueño... Es necesario profundizar en su investigación para conocer mejor el impacto en la capacidad psicofísica del conductor.

12.- TRANSPORTES. El uso de los distintos transportes, público y privado, y la adaptación a los mismos depende mucho de las distintas culturas. Por tanto, es necesario hacer estudios específicos.

Los ojos del tráfico

Todo el mundo está ya familiarizado con los Centros de Control de Tráfico que periódicamente aparecen en los informativos de radio y televisión. Desde ellos, profesionales especializados tratan de solucionar todo los problemas derivados de la intensa

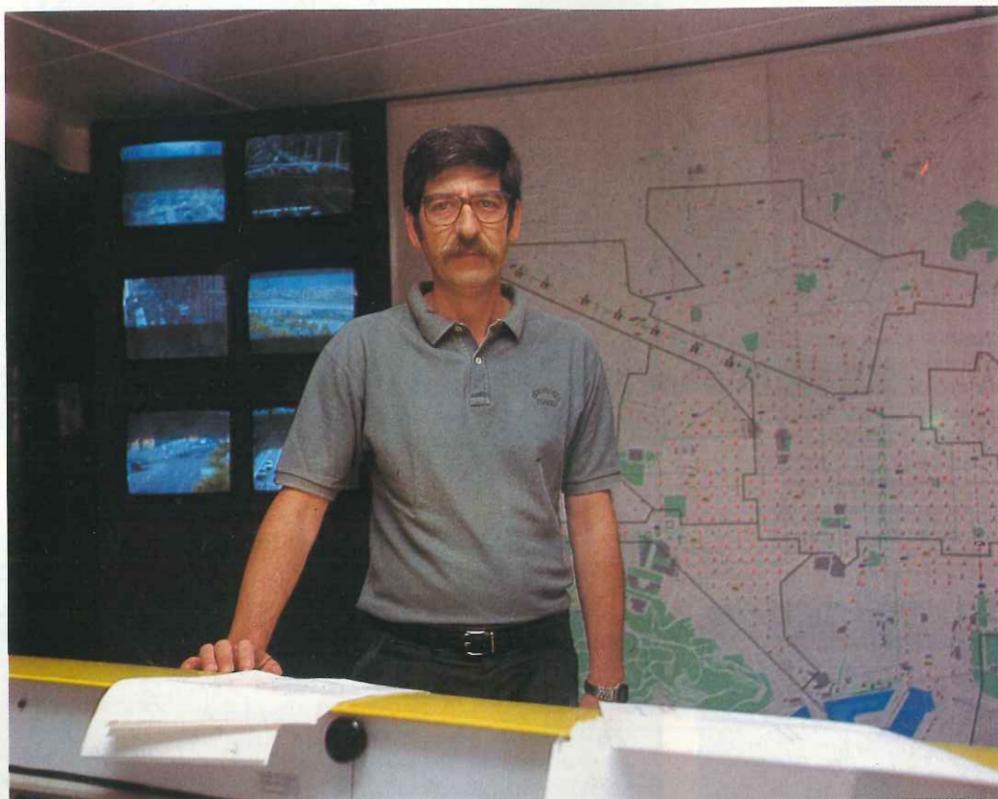
Andrés Fernández Alemany, Ingeniero del Centro de Control de Tráfico del Ayuntamiento de Barcelona

"La mayoría de los conductores se comporta de forma cívica, pero sólo nos fijamos en los insolidarios"

Simón J. BERNAL

Desde siempre a Andrés Fernández Alemany, 49 años, le interesó el problema del tráfico. Quizá por eso, al terminar sus estudios de Ingeniería Técnica y después de una serie de casualidades, terminó desarrollando su actividad profesional en el Centro de Control de Tráfico del Ayuntamiento de Barcelona. Allí ha ejercido durante los últimos 25 años. Andrés Fernández Alemany no cree que se necesite ningún requisito especial para ejercer su labor; asegura que, como en todas las profesiones, se precisan "conocimientos especializados y, sobre todo, disponer de una buena información de las diversas situaciones y de los medios disponibles para controlar y resolver los problemas que se plantean cada día".

Barcelona, como gran urbe que es, sufre habitualmente graves problemas de circulación. Una situación con la que deben lidiar día a día los profesionales del Centro de Control del Ayuntamiento de esa ciudad. "Gestionar el tráfico en esta ciudad, consiguiendo una fluidez aceptable, es una tarea bastante complicada", asegura. Hasta tal punto llegan estas dificultades que Andrés no hace distinciones entre los períodos de inicio o término de vacaciones (épocas más conflictivas por la salida o entrada masiva de vehículos) y los



Francisco CASAL

días normales. "En una ciudad como Barcelona se producen a diario situaciones conflictivas relacionadas con el tráfico", apunta.

En cualquier caso, también es cierto que la mayor conciencia ciudadana sobre los problemas de la circulación ha reducido mucho los problemas que se producían en las operaciones de salida o de entrada, que, hasta hace unos años, eran períodos de caos automovilísticos en las principales vías de circulación.

"GESTIONAR EL TRÁFICO EN ESTA CIUDAD ES UNA TAREA BASTANTE COMPLICADA"

En opinión de Andrés Fernández, "el comportamiento y las costumbres de los conductores cada vez son mejores, en los últimos años suelen realizar los desplazamientos vacacionales de forma escalonada, en operaciones de salida o retorno que en ocasiones duran hasta 36 horas".

Para Andrés Fernández Alemany, los conductores mantienen la mayoría de las veces "un comportamiento cívico, aunque

sólo nos fijemos y recordemos los comportamientos insolidarios". No obstante, se queja de que, por lo general, los conductores que residen y trabajan en la misma ciudad utilizan el vehículo privado en sus desplazamientos habituales, contribuyendo, con ello, a los problemas de circulación que tanto afectan a las grandes urbes como Barcelona. "Este elevado índice se debe en parte a la falta de transporte público que cubra estas necesidades y, por otro lado, a la falta de información del usuario que desconoce por lo general otras posibles alternativas", apostilla este profesional del tráfico. ♦

circulación de vehículos, a la vez que dan información a los ciudadanos. Mediante circuitos cerrados de televisión, los trabajadores de los Centros controlan todo lo que pasa en las grandes carreteras y calles de las ciudades. Son los ojos del tráfico.

Manuel Esteban Júlbez, Jefe de Sala Coordinador del Centro de Gestión de Tráfico de la DGT

"El cambio de hábitos de los conductores ha mejorado mucho el problema de las retenciones"



Marcos GONZÁLEZ

viento o niebla". En sus palabras parece sobrevolar el accidente de helicóptero que costó la vida a Rosa de Lima Manzano, cuando era directora de la DGT. Con todo, Júlbez le ve un lado positivo: "Es muy bonito divisar desde lo alto Madrid, sobre todo las zonas verdes".

Los momentos más desagradables del trabajo son informar a los familiares de un fallecido en accidente de circulación. "Al final se hace de tripas corazón; estamos para dar servicio y lo damos de la mejor manera posible", afirma Júlbez. Aunque no es frecuente, el hecho de informar de un accidente ya es un mal trago. "Una vez iba a informar a una señora del hospital donde estaba ingresado su marido. Sólo estaba herido, pero intuyó algo peor, dejó el teléfono descolgado y oímos los gritos que daba".

Los días de mayor trabajo coinciden con las operaciones de vacaciones. Una fecha hace sudar tinta en el Centro de Gestión: Miércoles Santo. Ese día, hasta 8.000 llamadas solicitan información. "La situación más caótica que recuerdo fue hace 5 ó 6 Semanas Santas. Nevó en Despeñaperros al regreso de las vacaciones y hubo retenciones hasta Andújar", recuerda Júlbez.

Esas situaciones cada vez son menos frecuentes: las campañas de información parecen dar fruto y las salidas masivas son más escalonadas. "De tanto insistir, la gente ha cambiado sus hábitos y eso ha mejorado el problema de las retenciones", opina Júlbez. ♦

El Centro de Gestión de Tráfico de la DGT, en Madrid, parece sacado de una película de ciencia ficción. Un zumbido incesante de teléfonos y mesas con decenas de pantallas de ordenador. Paredes cubiertas de monitores de televisión controlan las principales carreteras de acceso a Madrid. En este ambiente futurista y catódico realiza su trabajo diario Manuel Júlbez.

Júlbez, como se le conoce en la "casa", es el Jefe de Sala Coordinador y trabaja en el Centro desde que se fundó, en 1982. En estos años muchas cosas han cambiado: "Ahora basta introducir en el ordenador un

punto kilométrico de cualquier carretera para tener todos los datos: talleres, gasolineras u hospitales, más cercanos, y cualquier incidencia: climatología, retenciones, etc."

Júlbez habla de la evolución del Centro de Gestión como de algo vivo que ha crecido y mejorado con los años; y es que este profesional vive su trabajo con una intensidad fuera de lo normal. Conoce al dedillo las carreteras españolas, sus puntos conflictivos y obras en marcha, y parece disfrutar

cuando muestra al visitante el funcionamiento del Centro de Gestión.

Cuando llega al Centro, a las 7 de la mañana, da una vuelta de reconocimiento en el helicóptero: un vuelo circular sobre todas las carreteras de acceso a Madrid de dos horas y media. Pese a que son muchos años de rutina diaria, el vuelo sigue imponiendo respeto: "Nos impone a todos los que volamos. Aunque parezca lo contrario, los días de lluvia no son los peores, sino los de

"ESTAMOS PARA DAR SERVICIO Y LO DAMOS DE LA MEJOR MANERA POSIBLE"



Las carreteras españolas necesitan 440.000 millones de pesetas y presentan una situación "aceptable"

RENTABLES. Una buena red viaria redonda en mejoras económicas para el país. Su conservación es muy importante.

APROBADAS POR LOS PELOS

Según un estudio de la Asociación Española de la Carretera, la red viaria española necesita una inversión de 440.000 millones de pesetas para conseguir un adecuado nivel de conservación. En estos momentos, su situación es "aceptable", aunque ha empeorado ligeramente el estado del firme. Las últimas lluvias, el incremento del tráfico y, sobre todo, el descenso de las inversiones han sido las causas.

Mercedes LÓPEZ

Condicionar las carreteras españolas, tanto la red estatal como la autonómica, en el capítulo de firme, señalización y barreras de protección, requiere invertir 440.000 millones de pesetas, según un estudio presentado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) y cuyos resultados se han obtenido tras una evaluación visual

realizada en 1995.

La AEC realizó los trabajos entre junio y septiembre de 1995, por lo que las necesidades de conservación han podido verse incrementadas como consecuencia del deterioro causado por las recientes lluvias y, en otro plano, por los efectos de la entrada en vigor de la Ley de Contratos con las Administraciones Públicas y la adopción de políticas presupuestarias restrictivas, así como por el incremento experimentado por el tráfico.

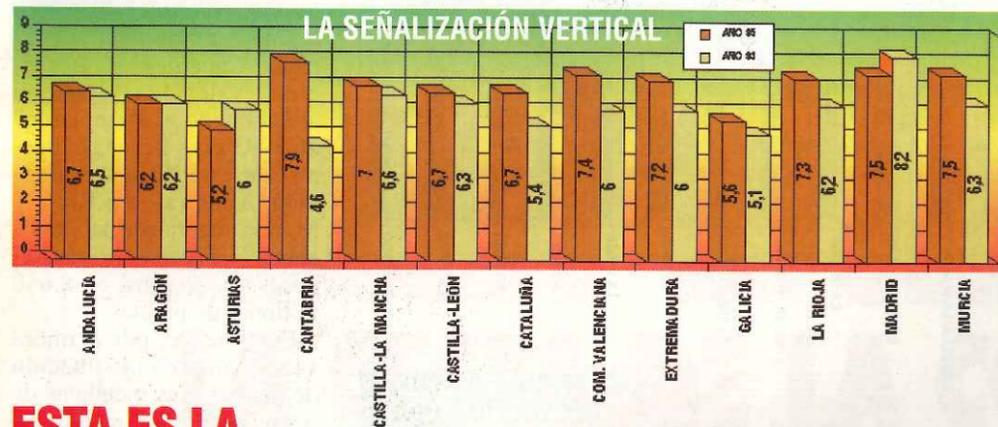
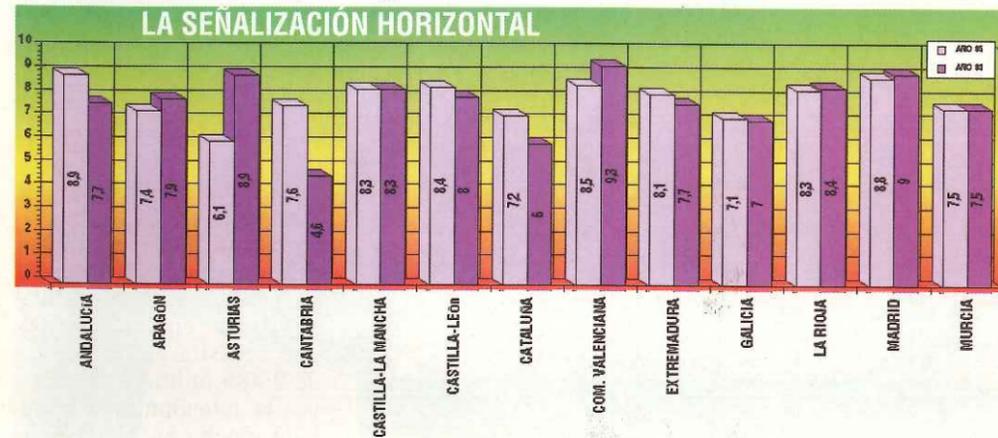
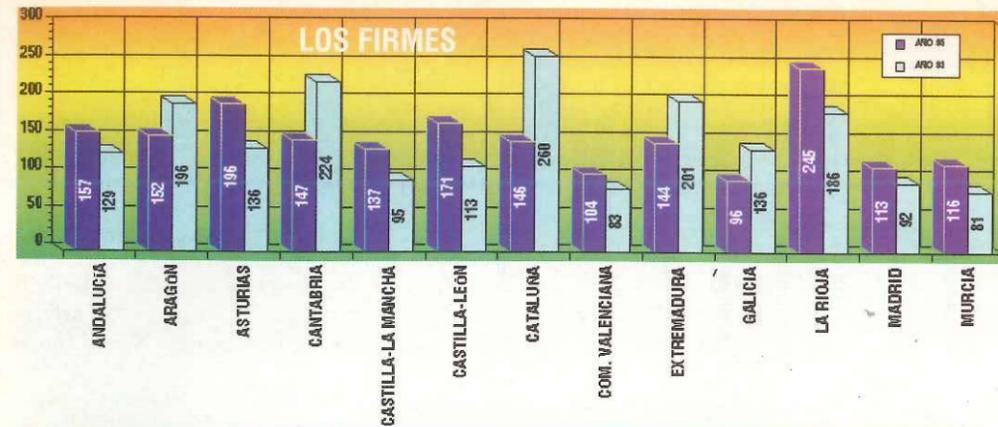


MEJORA. La señalización vertical ha mejorado en los últimos años y merece una buena nota.

co. Su Director General, Aniceto Zaragoza, apuntó la necesidad de tomar medidas para mantener el nivel de conservación alcanzado, especialmente en los firmes, que ha experimentado leves descensos.

CONSERVAR, ESENCIAL

En este sentido, el Director General de Carreteras, José Javier Dombritz, señaló como una de las causas de la bajada en la evaluación de los firmes "la no realización de toda la inversión prevista para conservación, porque el pasado año fue difícil administrativamente" y recordó, asimismo, que hay fijada una inversión de 20.000 millones de pesetas durante los pró-



ESTA ES LA SITUACIÓN EN LA RED ESTATAL

Valor del índice	Calificación
0-100	BUENA
100-250	ACEPTABLE
250-400	DEFICIENTE
MAYOR DE 400	MUY DEFICIENTE

Valor del índice	Calificación
0-0,9	MUY DEFICIENTE
1-4,9	DEFICIENTE
5-6,9	ACEPTABLE
7-8,9	BUENA
9-10	MUY BUENA



ximos 3 años para la conservación de carreteras. A pesar de ello, se mostró muy optimista, recordando que España tiene en estos momentos la cuarta red de carreteras de alta capacidad del mundo (más de 7.000 kilómetros) y subrayando la influencia real que las carreteras tienen en los accidentes de tráfico, que situó entre el 2 y 3 por 100.

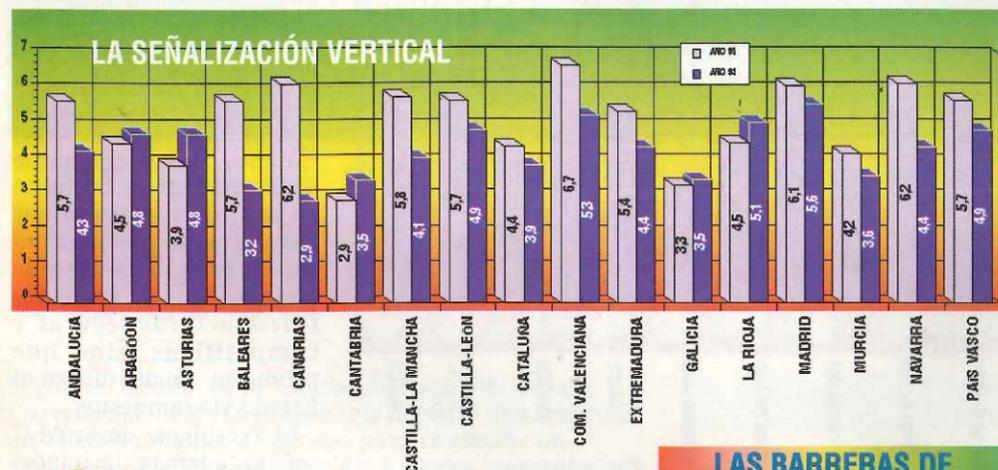
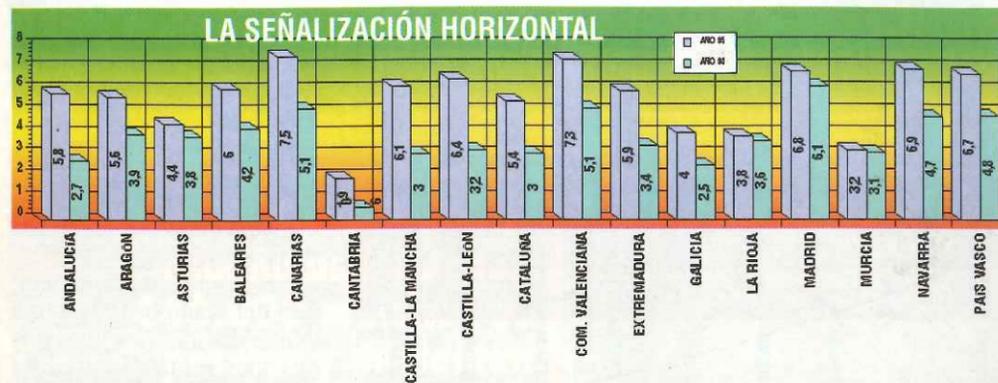
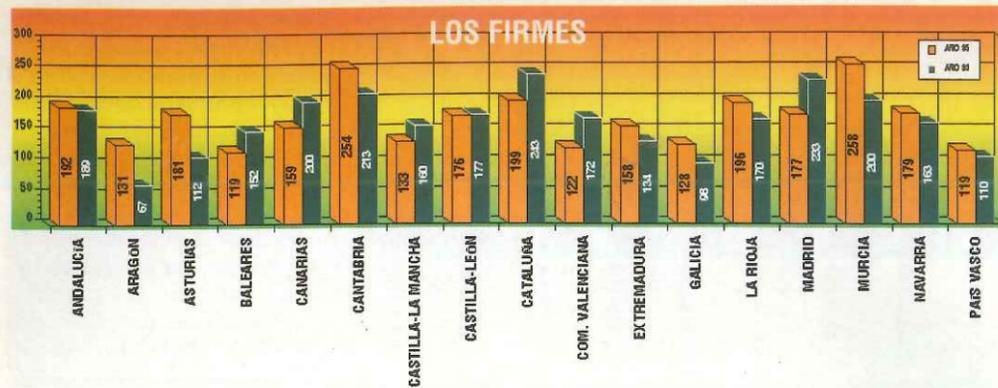
José Javier Dombritz destacó, además, que entre 1989 y 1994, el índice de peligrosidad de la red de carreteras del Estado bajó un 47 por 100 y el de mortalidad, un 48 por 100. Esto supone, con cálculos aproximados, un ahorro anual para la sociedad de 250.000 millones de pesetas.

Para Juan Antonio Fernández del Campo, Presidente de la AEC, las dos inversiones más rentables para un país "son la educación y las carreteras". La razón es clara: por las carreteras circula más del 90 por 100 del transporte terrestre. Por ello, según Fernández del Campo, "las mejoras de las carreteras se traducen en mejoras económicas para el país. Las carreteras no cuestan dinero a la sociedad, que demanda infraestructuras seguras y competitivas, sino que producen mucho dinero al Estado vía impuestos".

El Presidente de la AEC señaló, además, la importancia de la conservación, porque "lo que no se haga hoy costará considerablemente más el año próximo o dentro de dos", al tiempo que indicó la necesidad de "no renunciar a terminar corredores básicos de carreteras aunque haya recortes en las inversiones".

APROBADOS Y SUSPENSOS

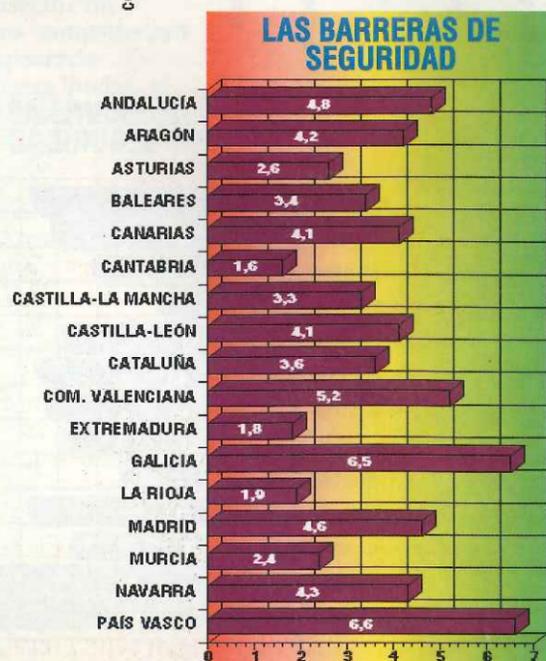
El estudio califica de "aceptable" la situación de los firmes en la red de carreteras dependientes del Estado, aunque a la baja respecto a la conseguida en 1993. Mejora en Aragón, Cantabria, Cataluña, Extremadura



ASÍ SE ENCUENTRA LA RED AUTONÓMICA

LA CALIFICACIÓN DE LOS FIRMES	
Valor del índice	Calificación
0-100	BUENA
100-250	ACEPTABLE
250-400	DEFICIENTE
MAYOR DE 400	MUY DEFICIENTE

LOS VALORES DE LA SEÑALIZACIÓN Y LAS BARRERAS	
Valor del índice	Calificación
0-0,9	MUY DEFICIENTE
1-4,9	DEFICIENTE
5-6,9	ACEPTABLE
7-8,9	BUENA
9-10	MUY BUENA



y, sobre todo, en Galicia, la única que consigue la calificación de "buena". La inversión necesaria en este capítulo se sitúa en 110.000 millones de pesetas.

Por su parte, la red autonómica es igualmente "aceptable", aunque también desciende respecto a 1993. Dos autonomías, Cantabria y Murcia, obtienen un "deficiente" como calificación y se necesitarían 239.000 millones de pesetas para mejorar su situación.

La señalización vertical necesita una inversión de 610 millones de pesetas en la red del Estado y 4.000 millones en las carreteras dependientes de las autonomías. Ambas redes presentan una situación "aceptable", superando los resultados de los últimos años.

La señalización horizontal es "buena" en la red estatal, que necesita una inversión de 2.485 millones de pesetas; la autonómica ha mejorado mucho en esta señalización, con ascensos en todas las autonomías, destacando Canarias y la Comunidad Valenciana, que han abandonado el "aceptable" de 1993 para llegar al "buena" de esta última evaluación. Mientras, La Rioja y Murcia mantienen su "deficiente". El coste económico necesario se cifra en 8.650 millones de pesetas.

Finalmente, por primera vez se analizó la situación de las barreras metálicas de protección, por lo que no existe comparativa con años anteriores. La red estatal consigue un "aceptable", sobresaliendo la Comunidad de Madrid con una situación "muy buena", frente a la "deficiente" de Cantabria. La AEC considera necesaria una inversión superior a 10.000 millones de pesetas.

Respecto a la red autonómica, la valoración es de "deficiente", extensible a todas las autonomías, excepto en la Comunidad Valenciana, Extremadura, La Rioja, Madrid, Murcia y Navarra. El volumen de gasto para mejorar se sitúa en torno a 63.750 millones de pesetas. ♦

RECAMBIOS



Hipermercados y talleres compiten en la venta e instalación de recambios para el automóvil

RUEDAS. Los neumáticos, una de las estrellas de los hipermercados.

REPUESTOS EN LA CESTA DE LA COMPRA

Comprar recambios para el automóvil en hipermercados y grandes tiendas especializadas en vez de pasar por el taller puede suponer una buena oportunidad para el bolsillo. Sin embargo, tomar el precio como única referencia puede llevar a adquirir una pieza que no sea la más adecuada para nuestro vehículo o cuya la calidad sea inferior poniendo en peligro nuestra seguridad o la de nuestro coche. Hipermercados y talleres se disputan a los conductores.

Juana SÁNCHEZ
Fotos: Rafa MARTÍN

De muchos grandes almacenes e hipermercados uno puede salir con los neumáticos de su coche compartiendo el carro de la

compra con los alimentos de la semana. En algunos cabe la posibilidad de que le coloquen lo adquirido sin abandonar la gran superficie, aunque no siempre ocurre así. En otras ocasiones, el establecimiento cuenta con que será el automovilista

quien sustituya una pieza por otra en su vehículo. Probablemente, en uno y otro caso, el usuario habrá conseguido ahorrarse un dinero con respecto a lo que hubiese tenido que desembolsar si dejase su coche en un taller mecánico para hacer la misma operación.

Sin embargo, la Asociación de Talleres de Madrid (ASETRA) dio la voz de alarma hace algunos meses, advirtiendo del peligro de comprar en hipermercados piezas de recambio para el automóvil con la única referencia de un precio bajo. Según ASETRA, estos recam-

bios son de peor calidad que los que ponen los talleres, los trabajos de montaje no ofrecen las mismas garantías y las piezas no siempre son las más adecuadas para un modelo determinado. Denuncian, además, los escasos conocimientos específicos que suelen tener los vendedores de estos comercios, lo que crea confusión en el consumidor.

Según Félix Tijero, responsable de comunicación de ASETRA, ni siquiera cuando la sustitución se hace en los centros de montaje de estas grandes superficies se tiene suficiente ga-

"EL USUARIO PUEDE ADQUIRIR UN RECAMBIO INADECUADO Y EN EL HIPERMERCADO PUEDEN MONTÁRSELO SIN DETECTARLO".

FÉLIX TIJERO (ASETRA)



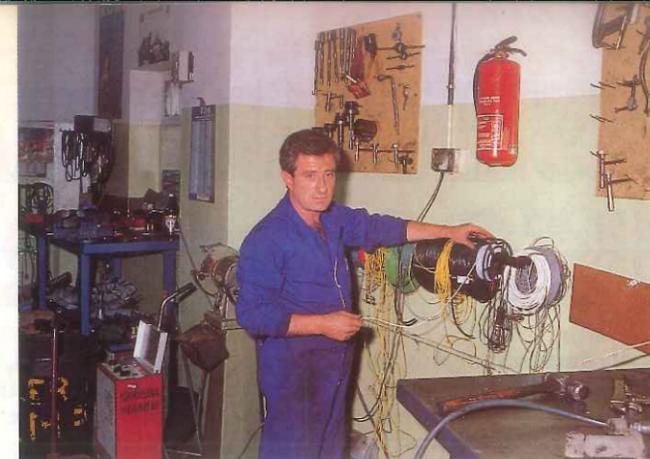
JUNTOS. Productos para el automóvil y alimentos comparten carro.

"LAS PIEZAS QUE VENDEMOS SON SUMINISTROS OFICIALES COMO LAS DE LOS TALLERES. NUESTRA GARANTÍA ES, A VECES, SUPERIOR A LA DEL FABRICANTE".

MAUD POTTIER (NORAUTO)

"SON POCOS LOS VEHÍCULOS QUE NO PASAN POR EL TALLER DESPUÉS DE UN DÍA DE BRICOLAGE".

CARMELO OLMO (CETRAA)



GARANTÍA. Según los talleres, son los únicos que ofrecen garantías.

"NO ES VERDAD QUE LAS PIEZAS QUE VENDEMOS SEAN DE PEOR CALIDAD. SON LAS MISMAS QUE USAN LOS TALLERES PERO COBRAMOS MENOS".

MANUEL GARCÍA (CONTINENTE)

ranía de que se monta el repuesto adecuado. "Cuando un conductor coge una bujía, un aceite o un refrigerante se fija normalmente en las características generales, pero desconoce las especificaciones que pueden hacerlo poco adecuado para las condiciones concretas de su motor. Y eso -afirma tajante- tampoco lo detectan quienes lo cambian en el hipermercado. Simplemente ponen lo que él compra en la tienda. Igual con los neumáticos, uno de los artículos más comprados".

GARANTÍA

Los talleres tampoco ven con buenos ojos el "bricolage" del automóvil que se potencia con la venta de recambios en las grandes superficies. Carmelo Olmo, presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), asegura que "son pocos los vehículos que no pasan por el taller después de un día de bricolage. El usuario viene a que reparemos o revisemos lo que ha hecho".

En ese sentido, los talleres también desconfían del montaje de elementos que hacen en las grandes superficies, convencidos de ser los únicos que ofrecen garantía de sus servicios, y les acusan de "lavarse las manos" ante el fallo de un recambio, "porque será el usuario quien deba demostrar el defecto de la



DIFÍCIL. Elegir el recambio adecuado no siempre es fácil para el consumidor.

Consumidores mal informados

La información al consumidor es escasa y confusa en las grandes superficies, según Carmelo Olmo (CETRAA) que asegura que "el profesional del taller es el único que posee la capacidad técnica para aconsejar lo mejor y más seguro para el vehículo". En su opinión, una información deficiente puede llevar a adquirir una pieza no adecuada para nuestro vehículo, aunque lo sea para otro de la misma marca.

Sin embargo, los hipermercados consultados dicen contar con vendedores especializados que ayudan al automovilista que lo solicita. Mientras CONTINENTE o ALCAMPO dedican dos personas como media a esta tarea, el número se eleva a quince en los establecimientos de NORAUTO. En el caso de PRYCA, la oferta del hipermercado se completa con la de DELAUTO, una empresa filial especializada en el automóvil presente en algunos de sus centros, que cuenta con talleres de montaje de accesorios. TIENDAS AURGI, otro gran comercio especialista en el automóvil, declinó responder a "Tráfico" sobre cualquiera de los aspectos planteados.

pieza o que no la ha colocado incorrectamente".

Los hipermercados se defienden enérgicamente de estas acusaciones. Maud Pottier, responsable de co-

municación de NORAUTO (cadena de grandes comercios especializados en el automóvil), asegura que "las piezas que vendemos son suministros oficiales y es-

tán garantizadas por los fabricantes, igual que las que instalan los talleres. Además, tenemos nuestra propia marca, por la que respondemos con una garantía superior, a veces, a la que ofrecen las marcas más conocidas". NORAUTO, además, se hace cargo de un posible problema no sólo en el centro donde intervinieron el coche, sino en cualquiera de los que la cadena tiene en Europa.

La garantía no es sólo argumento de los comercios especialistas. Manuel García, Jefe de Producto de Automóvil de CONTINENTE, asegura que "los talleres se quejan porque somos una competencia importante. No es cierto que la calidad de lo que vendemos sea menor y nunca hemos tenido quejas de estos artículos. Y si hay que cambiar un producto, se cambia".

LOS MÁS VENDIDOS

Neumáticos, aceites, refrigerantes, baterías, filtros, lámparas y bujías son las estrellas de los departamentos de automóvil de los hipermercados, especializados o no. Es lo que demanda prioritariamente el cliente que acude a estos centros, aunque en la mayoría puede

VENTAJAS E INCONVENIENTES.

Las ofertas en las grandes superficies son constantes. Pero, a veces, no todo son ventajas.

encontrar otros recambios que afectan directamente a la mecánica y seguridad del vehículo como amortiguadores, pastillas de frenos o tubos de escape. Por esa razón, CONTINENTE no comercializa recambios que deban ser instalados por profesionales si el hipermercado no asume su montaje. "Los neumáticos se montan siempre en talleres propios o concertados -indica Manuel García- y la sustitución del resto de las piezas que vendemos no constituye un peligro para la seguridad. Su colocación es una operación sencilla que hace el propio usuario".

POCO EXPERTOS

Los clientes, según los responsables de los hipermercados, son en su mayoría conductores "de a pie", poco expertos en mecánica. La excepción la marca ALCAMPO, que dice tener orientada esta sección hacia "un consumidor medio-alto con cierto conocimiento de mecánica. Además, por nuestro surtido, cada vez más especializado, podemos satisfacer a un cliente con alto conocimiento de mecánica". Sin embargo, CETRAA indica que si el usuario "tiene un



cierto conocimiento de su automóvil" se decantará por el taller.

En todo caso, el precio es un factor determinante a la hora de elegir. El montaje de los neumáticos, uno de los artículos más demandados, suele estar incluido en el precio de los mismos, aunque no ocurre igual con el resto de los artículos. En este sentido, las diferencias entre los distintos hipermercados y entre los centros de cada cadena son notables. Maud Pottier indica que en NORAUTO lo que cuesta la sustitución de las piezas figura a la entrada del establecimiento y junto a cada artículo. "El precio es fijo -comenta-, independiente-

mente del tiempo que tardan en hacerlo e incluye el IVA. Mientras, el cliente puede esperar en una sala habilitada al efecto".

PRECIOS MÁS BAJOS

Los hipermercados justifican en un volumen de compras muy importante y en un margen comercial más ajustado sus precios más bajos. Félix Tijero (ASETRA) apunta ciertas irregularidades administrativas que pueden abaratar los precios, "aunque no pueda generalizarse y se trate, sobre todo, de establecimientos medianos y pequeños". Además, la comodidad del horario flexible y la posi-

Sin reclamaciones

Todos las fuentes consultadas, incluidas las asociaciones de consumidores OCU y UCE, coinciden en señalar que la venta de recambios y accesorios para automóvil en grandes superficies no produce especiales quejas entre los compradores. Carmen Cabrero, de la asesoría jurídica de la Unión de Consumidores (UCE), dice que "alguna vez hemos tenido alguna reclamación sobre marcas que venían en un folleto publicitario y luego no se encontraban en la tienda. En todo caso, no son frecuentes los problemas en este tipo de productos". De hecho, ninguna de ellas ha realizado estudios específicos al respecto ni tienen recomendaciones especiales que hacer al consumidor que adquiere estos recambios en estos establecimientos. Tampoco en el Servicio de Consumo de la Comunidad de Madrid se registran quejas significativas por este concepto. Las actuaciones de oficio que esta Administración ha llevado a cabo están relacionadas también con aspectos publicitarios y con el etiquetado.

lidad de aprovechar la compra familiar parecen inclinar al usuario hacia los grandes almacenes en detrimento de los talleres.

Por último, ninguno de los establecimientos consultados, especializados o no, quiso hacer públicos sus artículos más vendidos. Algunos, como TIENDAS AURGI, ni siquiera contestaron a las preguntas de "Tráfico" para este reportaje. Recabar la opinión de los responsables de los hipermercados sobre los argumentos de los talleres fue tarea ardua en muchas ocasiones e imposible en otras: a pesar de nuestra insistencia, alegaron viajes o falta de tiempo como ALCAMPO o EL CORTE INGLÉS. ♦

LAS SEÑALES MÁS DIFÍCILES DEL VERANO

Estamos seguros de que, en sus desplazamientos, ha encontrado alguna señal ante la que se le ha puesto cara de interrogación. No la recordaba o simplemente se trata de alguna de las que, con relativa frecuencia, se van incorporando a nuestro Código de la Circulación. Las últimas fueron aprobadas por el Reglamento General de Circulación aparecido en enero de 1992.

Para refrescar su memoria, le proponemos un entretenido, a la vez que instructivo, juego. Hemos seleccionado unas cuantas señales, compruebe como están sus conocimientos y, de paso, se pone usted al día. Si contesta correctamente a todas, ¡enhorabuena!: se puede ir de vacaciones con una matrícula de honor. Si no es así, plantéese dar un "repasito" al Código y vuelva a intentarlo en septiembre. ¡Buena Suerte!



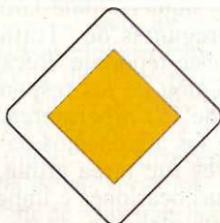
1

- a) Existencia de hielo en la calzada.
- b) Bajada peligrosa.
- c) Irregularidad en el terreno.



2

- a) Peligro si se inicia un adelantamiento.
- b) Prohibida la circulación paralela.
- c) Peligro por proximidad de un tramo con congestión de tráfico.



3

- a) Circulación prohibida.

- b) Calzada con prioridad.
- c) Prioridad al sentido contrario.



4

- a) Entrada prohibida a vehículos que transporten mercancías.
- b) Entrada prohibida a vehículos que transporten productos contaminantes del agua.
- c) Circulación prohibida a vehículos pesados.



5

- a) Tramo de calzada de sentido único.
- b) Sentido obligatorio.
- c) Obligatoriedad de girar a la derecha.



6

- a) Aproximación a un paso a nivel.

- b) Proximidad de un puente móvil.
- c) Panel de aproximación a la salida (100 mts.) de autopista o autovía.



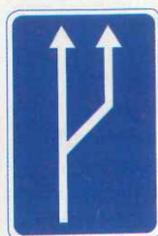
7

- a) Prioridad al sentido contrario en un paso estrecho.
- b) Peligro por circulación en dos sentidos.
- c) Únicas direcciones permitidas.



8

- a) Obligación de utilizar cadenas.
- b) Pavimento deslizante por hielo o nieve.
- c) Pavimento deslizante por mal estado de la carretera.



9

- a) Paso de uno a dos carriles de circulación.
- b) Carril obligatorio para tráfico lento.
- c) Carril reservado para tráfico rápido.



10

- a) Prohibido pasar sin detenerse.
- b) Entrada prohibida.
- c) Circulación prohibida.



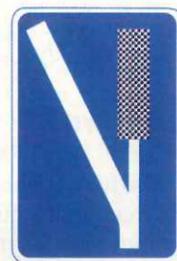
11

- a) Obligación de circular como mínimo a las velocidades indicadas.
- b) Intervalo aconsejado de velocidades.
- c) Prohibido circular a más velocidad de la indicada en la señal.



12

- a) Peligro por visibilidad reducida.
- b) Obligatorio el uso del alumbrado de corto alcance.
- c) Uso obligatorio del casco.



13

- a) Zona de frenado de emergencia.
- b) Salida de autopista.
- c) Zona para hacer acampadas.



14

- a) Prohibido parar.
- b) Estacionamiento prohibido en días impares.
- c) Parada y estacionamiento prohibido.



15

- a) Estacionamiento prohibido en el lugar indicado por la flecha.

- b) Paso obligatorio.
- c) Lugar para efectuar giros a la derecha.



16

- a) Cambio de sentido permitido a 300 metros.
- b) Obligación de cambiar el sentido a 300 metros.
- c) Prohibido cambiar el sentido de la marcha.



17

- a) Obligación de circular como mínimo a 40 km/h.
- b) Velocidad máxima recomendada.
- c) Prohibido circular a más de 40 km/h.



18

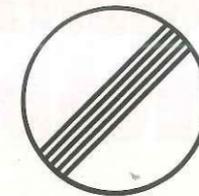
- a) Peligro por salida de colegio.
- b) Se encuentra usted en calle residencial.
- c) Situación paso de peatones.



19

- a) Circula por autovía.

- b) Circula por autopista.
- c) Circula por vía rápida.



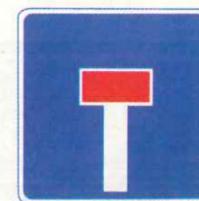
20

- a) Entrada prohibida.
- b) Parada prohibida.
- c) Fin de las prohibiciones anteriores.



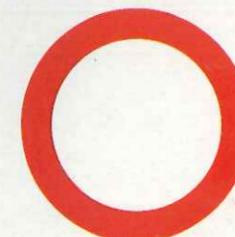
21

- a) Velocidad máxima aconsejada.
- b) Velocidad máxima prohibida.
- c) Velocidad máxima obligatoria.



22

- a) Parada de taxis.
- b) Zona de estacionamiento prohibido.
- c) Preseñalización de calzada sin salida.



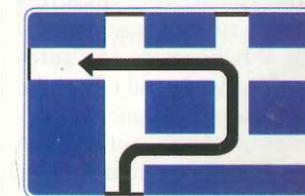
23

- a) Entrada prohibida.



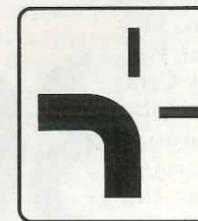
24

- a) Direcciones prohibidas.
- b) Direcciones aconsejadas.
- c) Únicas direcciones permitidas.



25

- a) Tramo de calzada cortado al tráfico rodado.
- b) Itinerario alternativo en días de tráfico saturado.
- c) Preseñalización de itinerario.



26

- a) Itinerario con prioridad.
- b) Itinerario prohibido.
- c) Itinerario obligatorio.

SOLUCIONES

- 1-b; 2-c; 3-b; 4-b; 5-a; 6-c; 7-a; 8-b; 9-a; 10-a; 11-b; 12-b; 13-a; 14-c; 15-b; 16-a; 17-c; 18-b; 19-b; 20-c; 21-a; 22-c; 23-b; 24-c; 25-c; 26-a.

Tres de cada cuatro conductores españoles han sido multado alguna vez

APARCAMIENTO Y VELOCIDAD, LOS PECADOS CAPITALES

Mercedes LÓPEZ

El 74 por 100 de los conductores españoles ha sido multado o sancionado por diferentes infracciones al Código de la Circulación, según el último Estudio "Europcar Interrent de los Conductores Españoles 1996", que recoge opiniones y hábitos de los automovilistas de toda España. Siguiendo las conclusiones de este trabajo, el motivo más frecuente de las sanciones es el aparcamiento indebido, seguido del exceso de velocidad. No respetar las señales de circulación -especialmente los semáforos- es la tercera causa, mientras sobrepasar el límite de alcoholemia permitido para conducir está presente en el 1 por 100 de los casos.

Según este estudio, Madrid, el País Vasco y Cataluña son las autonomías cuyos conductores han sido sancionados más veces. Mientras, Canarias y Extremadura son las más disciplinadas o respetuosas con las normas de circulación.

Los que más multas reci-

Aparcamiento indebido y exceso de velocidad son las causas más frecuentes de las multas que reciben los conductores españoles (mayoritariamente varones), según una encuesta realizada por Europcar Interrent. Madrileños, vascos y catalanes, encabezan la lista. Por otro lado, todos pensamos que somos mejores conductores que nuestro vecino.

ben por aparcamiento indebido, siempre según Europcar, son catalanes, madrileños y andaluces. En Cantabria, País Vasco, Navarra y Castilla-León, el exceso de velocidad es el motivo que más aparece en los boletines de denuncia. Por su parte, no respetar las señales o saltarse los semáforos son las causas principalmente aparecidas en las sanciones de Cantabria, Baleares y Murcia. El exceso del alcohol es especialmente significativo en Navarra, País Vasco y Cataluña.

EDAD Y SEXO

Otro dato significativo que aporta este estudio son las diferencias por edad y sexo. Así, los hombres son mucho más multados (79 por 100) que las mujeres (55 por 100); son más propensos al exceso de velocidad y a conducir después de haber bebido. Ninguna mujer encuestada fue multada por éste último motivo y por exceso de velocidad, sólo el 12 por 100.

La edad también parece ser otro factor diferenciador.

Los jóvenes entre 18 y 24 años son los que acumulan más multas por no respetar los semáforos, aparcar mal o superar el índice de alcoholemia legalmente establecido, mientras las multas por exceso de velocidad son más frecuentes entre los conductores de mayor edad.

EL MEJOR ¡YO!

Otro estudio de Europcar pone de manifiesto que todos creemos que ser mejores conductores que nuestros amigos y familiares. Asimismo, los hombres piensan que conducen mejor que las mujeres y éstas mejor que sus homónimos masculinos. En este sentido, los castellano-leoneses son los conductores más machistas, al otorgar la puntuación más baja a la forma de conducir de las mujeres.

Finalmente, destacan tres datos: a medida que aumenta la edad del automovilista encuestado, mayor es la puntuación que se concede a sí mismo, menor la evaluación que hace de los demás y más bajo el concepto que tiene de la mujer como conductora. ♦



CAUSAS. Los conductores españoles son sancionados por correr demasiado y aparcar indebidamente.

LA PLUMA

Una imagen de nuestro tiempo

En la primera línea del último libro de García Márquez, "Noticia de un secuestro", leemos: "Antes de entrar en el automóvil miró por encima del hombre para estar segura de que nadie la acechaba". Es decir que el primer nombre sustantivo, la primera imagen que se le aparece al lector en este reportaje sobre un hecho contemporáneo, que el autor desea contarnos con todos sus detalles y precisiones posibles, para que sea, dentro de las condiciones del lenguaje literario, un fiel reflejo de la realidad, es un coche. Una mujer, que sale de su trabajo, se dispone a entrar en un automóvil, pero antes echa una mirada de seguridad alrededor para descubrir algún peligro. La escena nos introduce en un clima de tensión narrativa desde el principio y nos presenta un acto cotidiano, que nos es familiar y en el que se va a insertar la tragedia.

No hay día que los medios de comunicación social no hagan del coche el inevitable compañero de la noticia de la página de sucesos. La imagen de un camión volcado con las tripas al aire, de un autobús destrozado en un ribazo, con los cristales dramáticamente rotos y los asientos desoladoramente vacíos, o de un coche desecho en un arcén, con la carrocería arrugada, las ventanillas abiertas en un grito y el motor reducido a un montón de chatarra retorcida nos visita a diario, con el complemento de nombres propios, de anécdotas fugaces, edades, circunstancias personales y a veces hasta rostros ensangrentados, detenidos en un instante eterno. Es una imagen que, por repetida que sea y por implícitamente consabida, no deja de impresionarnos, sin perder nunca su aire de tragedia violenta, posible y próxima. No sirve cerrar los ojos y trasladarlos a otra parte. Porque esa imagen, en unos tiempos en que la cultura de la imagen nos domina y nos obsesiona, nos traduce, porque es una imagen ineludible en la que nos reconocemos.

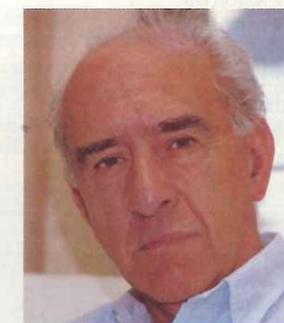
La piel del coche es nuestra piel y parece que es al mismo tiempo la piel de

nuestra civilización industrial. Nos representa por su vulnerabilidad y su individualidad serializada, por su vanidosa seguridad y su engañoso aislamiento. Y también por su confortabilidad, su rapidez y sus múltiples servicios. Empiezan a ser pocos los recuerdos de nuestra vida que no tengan al coche como invitado de lujo o por lo menos como referencia obligada. Vamos a nuestra boda en coche, con frecuencia nos trasladamos en coche a nuestro trabajo, los fines de semana dependemos de él y nuestras vacaciones lo necesitan como el oxígeno de nuestras montañas o el mar de nuestras playas. La felicidad del verano empieza por la libertad que nuestro coche nos confiere y le debemos los paisajes que su motor devora y la satisfacción de nuestra curiosidad insaciable. Se ha dicho que el coche ha ampliado nuestros sentidos y nos ha hecho ubicuos como pequeños dioses satisfechos, alarga nuestras piernas, enriquece nuestra mirada, estimula nuestras apetencias, educa nuestro sentido de la convivencia, nos borra los obstáculos de la distancia y multiplica nuestro tiempo. Pero también nos saca a relucir nuestros defectos y nos esclaviza con sus facilidades.

El cine sabe que el coche nos representa y no hay película moderna en la que no aparezca como una marca de autenti-

cidad. Las "road-movies" constituyen un género cinematográfico de complaciente aceptación, por su simbolismo realista. La literatura también ha encontrado en el coche un personaje para sus metáforas y sobre todo la literatura reportaje, como género propio con normas particulares, como esta "Noticia de un secuestro", de la que antes hemos hablado, que, como no podía ser menos, repite insistentemente el paso de algún coche, carro en la lengua americana. Esta indagación de los efectos criminales del narcotráfico en Colombia y sus implicaciones políticas y personales está cruzada por la presencia de los coches, desde ese primer automóvil del secuestro hasta el último carro de la liberación, en las páginas finales del libro. Como un dato más, por su fuera necesario, de la verdad contemporánea del relato, el coche no abandona sus páginas. Se repite insistentemente: "en el mismo automóvil en que la habían secuestrado", "se fue solo en su carro", "dentro del baúl (maletero) de un automóvil", "ella le mandaba un automóvil para llevarlo a La Loma", "Escobar ya iba camino, a veces en carro y a veces haciendo rodeos a pie", etcétera.

Naturalmente, como no podía ser menos, están presentes también en el libro otros elementos de la parafernalia tecnológica de nuestro tiempo, como teléfonos, televisores, radios, radio patrullas, metrallas, submetrallas minuzis de 9 milímetros con silenciador, pistolas, revólver, equipos compactos de sonido, cámaras de cine y de TV, aviones, helicópteros, minicassetes, un Smith-Wesson 38 corto, un altavoz, una computadora portátil, un contestador automático, semáforos, tocadiscos, vídeos, tensiómetros, electrocardiógrafos, una Sig Sauer 9, dispositivos electrónicos, detectores, etcétera... Pero es el coche el que domina todo, ubicuo, poderoso, cómodo, rápido, cotidiano, a veces mensajero de la felicidad y a veces cómplice de la tragedia, casi humano en su versatilidad y en su polivalencia, valiendo lo mismo para un roto que para un despedido y siempre a mano para la libertad o el dolor, según se mire. ♦



Luciano G. EGIDO

Carlos Iglesias (estrella de "Esta Noche Cruzamos el Mississipi"):

"Al volante soy más prudente que Pepelu"

Cruzar el Mississipi se ha convertido en el deporte nacional. A través de Tele 5, un "alocado" personaje, extrovertido y guasón, ha invadido nuestras vidas, dificultándonos más el duro madrugador. Junto a su alborotadora pandilla, encabezada por doña Reme y su "paspas" -Pepe Navarro-, Pepelu se ha alzado como la figura más querida y aplaudida de la tele en esta temporada. Un papel que contrasta con la personalidad del actor que le da vida, Carlos Iglesias, que se define como "tímido, prudente y un conductor consciente de los males que encierra la carretera".

Alvaro PONCE
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Encarnar a "Pepelu" ha sido para Carlos Iglesias uno de los grandes retos de su carrera. Interpretar día a día a un jovencuelo amanerado que ejerce, a su manera, "periodismo de investigaciones profundas", supone un gran esfuerzo para un actor que, de la noche a la mañana, ha cruzado el umbral de la fama gracias a un personaje que ha roto moldes, acabando con todos los prejuicios en el medio televisivo.

- ¿A qué se debe el éxito de Pepelu?

- Lo tendría que decir el público. Yo me limito a interpretar. Desde dentro es difícil valorarlo. Pepelu, en el fondo, es la ternura personificada. Por eso está todo el mundo tan encariñado con él. Y, realmente, me ha sorprendido: pensé que la gente sería más reticente.

- ¿Hay algo de Pepelu en la personalidad de Carlos Iglesias?

- Siempre suele haber algo de tí en el personaje que interpretas. Un actor da vida a un personaje ficticio recurriendo a su imaginación, a sus viven-

"En Suiza cuando voy de juerga con los amigos, siempre hay uno al que, por sorteo, le toca no beber para conducir"

cias, etcétera. Es un poco tu carne lo que pones ahí. Sin embargo, con Pepelu, la identificación es nula. Es una figura bastante extrema.

En ese sentido, Carlos Iglesias insiste que entre Pepelu y él no hay nada en común. "Me pagan por ser un cachondo y mostrarme ante las cámaras como tal. Soy un actor que interpreta un papel. En la vida real soy bastante tranquilo, aunque, me-

tido en juerga, soy un poco revoltoso".

- ¿Le gustaría destacar dentro del programa algún otro personaje de los muchos que interpreta?

- Hay uno que, de hecho, ya está destacando, aunque Pepelu se lo come un poco, porque tampoco le deja demasiado espacio. Me refiero a Julio "el Ñapas". Un chapuza castizo con el que me siento bastante más realizado a la hora de darle vida. Con él, la identificación es mayor porque es fruto de mi imaginación. Lo he creado yo. Sin embargo, Pepelu es un personaje de encargo.

ME PAGAN POR SER CACHONDO

- Da la sensación de que entre el "hijo" de Pepe Navarro y usted no hay buena relación. ¿Le molesta que le identifiquen con Pepelu cuando va por la calle?

- No, siempre que sean personas aisladas. En un autobús, por ejemplo, y más aún cuando está lleno, me resulta cargante que me reconozcan y se dirijan a mí como si realmente fuera Pepelu. Los corrillos me ponen nervioso.

Carlos Iglesias ha tenido que renunciar a los transportes públicos para evitar estas situaciones. Todavía recuerda la que se "armó" la última vez que subió a un autobús repleto de gente. "Fue agobiante. Me tuve que bajar



cinco paradas antes de la mía. Fue subir y rápidamente se abalanzaron sobre mí. ¡Este Pepelu va a acabar conmigo!".

- ¿Qué tipo de conductor es Pepelu?

- No sabe ni conducir. Al volante es todo un desastre. Lo único que le atrae de la conducción son los Guardias Civiles de Tráfico. No hay nada que le de más morbo que el uniforme verde "caqui" de los agentes. Le encanta.

- ¿Al volante, como en el sexo, hay que tomar precauciones? ¿Qué respondería él ante una pregunta como

ésta?

- "Chiquitín", la pregunta tiene "mandanga". Pues claro que sí. Cuando se conduce, hay que ser de lo más precavido. Sobre todo, si vas acompañado por un "tío bueno" que pueda desviar la atención que hay que prestar al volante. Por eso, evito esas compañías que hacen peligrar mi integridad física. (¿Qué más quisiera yo!).

CONducir TRANQUILO

- ¿Colecciona multas?

- Lo de Pepelu es asombroso. Acumula tal relación de multas, de todos los colores y tamaños, que podría hacer un museo temático. En ese sentido, es un irresponsable con el que no me identifico para nada. Yo (Carlos Iglesias) soy bastante prudente. Cuan-

"Pepelu, al volante es todo un desastre. Lo único que le atrae de la conducción son los Guardias Civiles de Tráfico"

do circulo siempre me sipedito a la velocidad establecida por la Ley. La última multa que me pusieron fue hace catorce años.

Vivir en las afueras de Madrid obliga a Carlos Iglesias a frecuentar la carretera cada vez que se desplaza a Tele 5. No obstante, para él es un privilegio estar apartado de la ajetreada dinámica circulatoria que día a día sufren las grandes capitales.

"A pesar de que todos los días hago cien kilómetros, dado que vivo en un pueblo de la sierra madrileña, estoy encantado de no tener que padecer el calvario de los atascos. Tengo la suerte de tener un horario que me permite conducir a horas tranquilas, lo cual es de agradecer".

- ¿Le da miedo la carretera?

- La carretera es algo que no me impone. No por ello dejo de ser consciente de los peligros que entraña y de lo que uno se juega en este tipo de vías.

- ¿Cómo reacciona ante los trágicos balances de los accidentes que hacen los medios de comunicación?

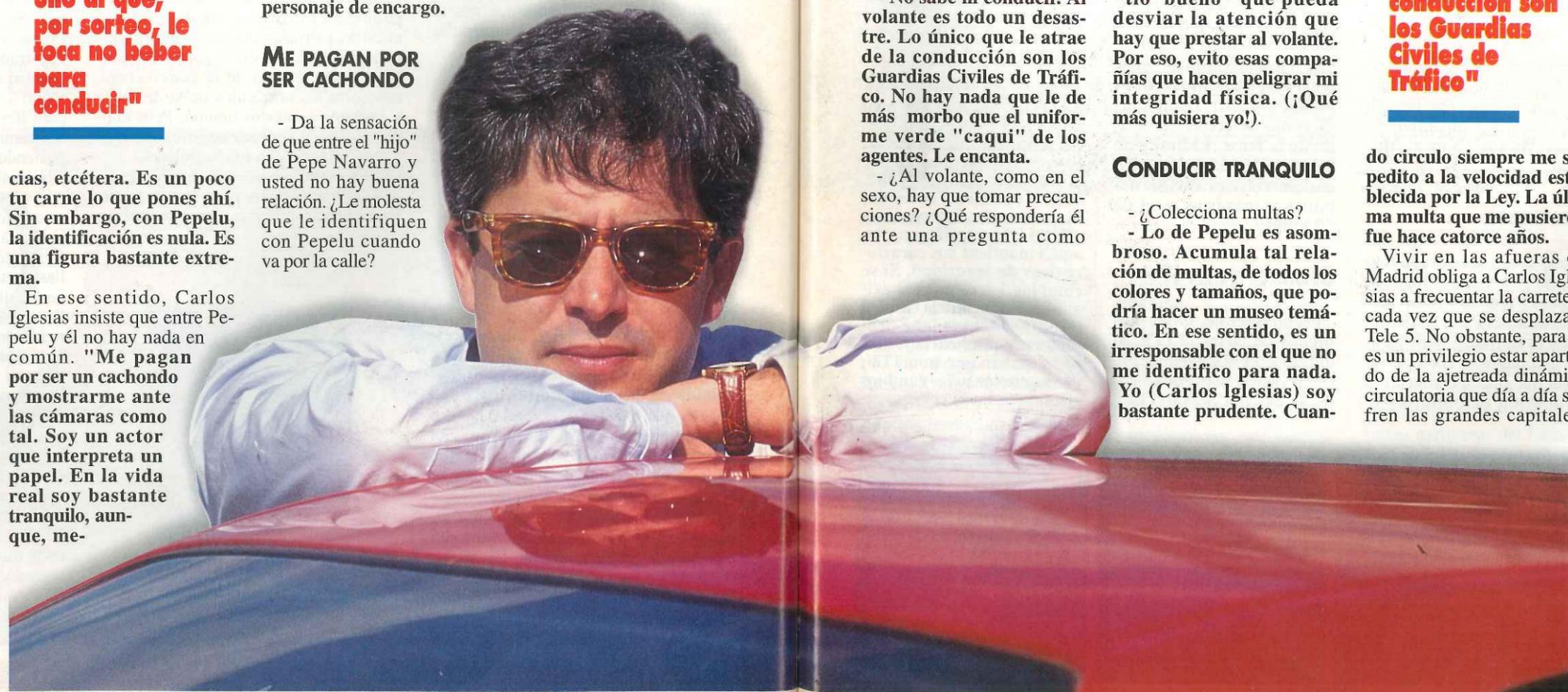
- Con indignación y miedo. Ahora que soy padre, me invade una preocupación constante al pensar que, el día de mañana, mis hijos estarán también expuestos a esa problemática.

- ¿Qué consejos daría al público más joven que, cada fin de semana, frecuenta la carretera?

- Todo lo que pueda decir, está más que dicho. Hace falta concienciar a la gente y hacerle ver las cosas de buenas maneras. En ese sentido, Tráfico lo está haciendo muy bien a través de las campañas de televisión. Es una manera acertada de exponer las consecuencias que encierra el ser imprudente.

- ¿Hay mucho "descerebrado" en la carretera?

- Lo que sí que es verdad es que en España hay más loco suelto que en Centroeuropa, por ejemplo. Yo me he criado en Suiza, y me han inculcado cierta educación vial que nada tiene que ver con la de aquí. Cuando allí, en verano, voy de juerga con los amigos, siempre hay uno al que, por sorteo, le toca no beber para conducir. Ese tipo de actitud es la que hay que implantar aquí. Y pienso que con el tiempo se conseguirá. ♦



USO OBLIGATORIO

Poseo un automóvil con ocho años de antigüedad, que tiene cinturones de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros. No siendo obligatorios los cinturones traseros el año en que lo compré, ¿lo son en la actualidad? - **Florentino Corcho Vicente. Salamanca.**

Respuesta: Si el automóvil tiene instalado el cinturón en el asiento trasero, aún cuando no fuera obligatorio instalarlo, es obligatorio ocupar el asiento equipado con cinturón y abrochárselo.

PASAJERO RESPONSABLE

Soy conductor de un vehículo de mi propiedad que lleva instalados cinturones de seguridad tanto delanteros como traseros. Siempre utilizo el cinturón e invito a mis compañeros y amigos a abrochárselo, pero se niegan rotundamente, haciendo caso omiso al artículo 116 del RGC. Si, por este hecho, durante un viaje fuera detenido por un agente de la autoridad, ¿sobre quién recaerá la correspondiente sanción, teniendo en cuenta el artículo 71, párrafo 1º, de la Ley de seguridad Vial? - **José Vicente Albalat Gumbaú. Castellón de la Plana.**

Respuesta: El artículo 72.1 de dicha Ley indica que la responsabilidad de

las infracciones a lo dispuesto en la misma recaerán directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. O sea, en el pasajero que se niega a abrocharse el cinturón.

CUOTA Y CABALLOS

Para establecer la cuota del Impuesto de Vehículos, el ayuntamiento tendrá en cuenta, según sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (sentencia 290/1994), la Ficha Técnica del Ministerio de Industria. A pesar de esto, el Ayuntamiento de Madrid hace caso omiso e invita a litigar, a sabiendas de que el interesado, por evitarse molestias, acabará pagando. En mi caso concreto, la cuota a pagar utilizando la Ficha Técnica (12 CV) sería de 7.495 pesetas, mientras que con el criterio del Ayuntamiento (12,4 CV), serían 15.820 pesetas.

Si tenemos en cuenta la cantidad de coches en estas circunstancias, son muchos millones de pesetas los que, a pesar de la sentencia, está cobrando el ayuntamiento. - **Juan Muñoz Gómez. Madrid.**

UN ERROR

Respecto a la consulta realizada por Manuel Pedrero sobre el alumbrado de niebla (núm. 114), la respuesta dada es correcta, pero pienso que hay que corregir un error que pueda conllevar la aplicación de obligatorie-

dad de utilizar el alumbrado de niebla. El artículo 106 del Reglamento General de Circulación no indica obligatoriedad, sino que se podrá, voluntariamente, utilizar en los casos mencionados en la revista.

La segunda cuestión se refiere a una consulta de Laureano García sobre las placas de ensayo. La respuesta de la revista no se ajusta a lo recogido en el artículo 48 del RGC, punto 1.7, sino justo lo contrario. Es en vías urbanas y travesías donde no se puede superar la velocidad de 30 km/h para vehículos de pruebas; y sí en vías interurbanas con límites de velocidad genéricos. - **Antonio Sánchez Hidalgo.**

Respuesta: Tiene razón. El alumbrado de niebla es un sistema de alumbrado facultativo. En cuanto a las placas de ensayo, en nuestra respuesta se deslizó una errata. Donde debería decir "puedan rebasar excepcionalmente los límites genéricos de velocidad fuera de vías urbanas y travesías" desapareció la palabra "fuera", cambiando completamente el sentido de la frase. El límite de velocidad genérico que no se debe rebasar en vías urbanas y travesías es el de 50 km/h.

SEGURO EN LA ITV

Propongo que, en el momento de pasar la ITV, al entregar la documentación del vehículo correspondiente, se exija el Seguro Obligator

gatorio y que, en caso de no presentarlo, se dé el mismo plazo que cuando no se supera la inspección (48 horas) para presentarlo.

Esto sólo supondría un segundo más de tiempo para quien comprueba la documentación y permitiría a la Guardia Civil identificar al momento a los vehículos que circulan incorrectamente por las carreteras, que los demás usuarios de las mismas estén más tranquilos, un montón de dinero para las compañías en ahorro por siniestros y disminuir ese elevado porcentaje que circula sin dicho documento. - **Joan Mestre Oliver. Manresa (Barcelona).**

REFORMA DE IMPORTANCIA

Tengo un coche de gasolina y no me puedo permitir uno nuevo. ¿Podría cambiar el motor de mi coche por uno diesel? ¿Es legal? ¿Qué trámites debo seguir? - **José Luis Román Maldonado. Valencia.**

Respuesta: Sustituir un motor de gasolina por otro diesel está considerado una reforma de importancia. Estas vienen reguladas por el Real Decreto 736/1988. Tras el cambio, el coche debe pasar por un organismo oficial que certifique que aquél mantiene sus características de seguridad. Si se cumplen los requisitos exigidos, el laboratorio emitirá un informe que debe presentarse en Industria y, después, pasar por una ITV, donde anotarán los cambios efectuados en la correspon-

diente Tarjeta de Características.

IMPORTANTE RETROVISOR

Al leer su interesante artículo sobre retrovisores (septiembre 1995), me vino a la memoria un consejo que me dio una maestra cuando me saqué el Permiso de Conducir, hace ya 32 años: "Nunca te fíes del vehículo que te preceda si no puedes ver los ojos del conductor por cualquier retrovisor". Tenía toda la razón, eso significa

◆ ACUSE DE RECIBO

Ahora que hay muchas pruebas ciclistas...

Estudiando la Ley de Seguridad Vial, Reglamento General de Circulación y los artículos vigentes del Código de la Circulación, se aprecia un olvido importante en materia de señalización. En ninguno aparece citado el significado de la bandera roja o verde que portan los motoristas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en determinadas ocasiones.

El motorista con bandera roja advierte del peligro que supone el inicio de una prueba deportiva, generalmente vueltas o marchas en bicicleta, finalizando la misma con el motorista que porta la bandera verde.

En el espacio que delimitan las referidas banderas circulan los ciclistas y vehículos de apoyo. Los usuarios de la vía que circulan en sentido contrario, al avistar la bandera roja, deberán aminorar la velocidad, ceñirse todo lo posible al margen derecho, siendo conveniente su parada total, en lugar adecuado, hasta el paso del bandera verde, momento en que pueden reemprender la marcha. Los conductores que esperan para incorporarse en accesos o bifurcaciones deberán observar igual comportamiento, no irrumpiendo en la calzada, por el peligro que suponen para los ciclistas.

Y a estos últimos, un consejo: circulen por la derecha y utilicen prendas de colores vistosos. - **Federico López de Mota Fanega. Móstoles (Madrid).**



EL COLOR DE LA BANDERA. El color señala si debemos esperar o podemos continuar si la carrera ha pasado.

que el conductor no ha detectado nuestra presencia y nunca se sabe cómo va a reaccionar cuando, por ejemplo, intentemos adelantarlo. La correcta colocación de los retrovisores es un detalle que evita muchos accidentes. - **Joan Planella Juvanteny. Sitges (Barcelona).**

EL IDIOMA DE LAS SEÑALES

Recientemente he cambiado de domicilio, pasando de una comunidad en la que el idioma es el oficial, popular y segundo más hablado del

mundo (español) a otra en la predomina otro, el valenciano, que, sin desprestigiarlo, no es el oficial para las señales de tráfico comunes a toda España.

El Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su Título III, De la Señalización, capítulo único, artículo 56, dice literalmente: "Las indicaciones escritas de las señales de tráfico se expresarán al menos en el idioma español

oficial del Estado". Aprovecho esta sección para ponerlo en conocimiento de las autoridades responsables para que observen la regulación correcta en materia de señalización en las diferentes carreteras del Estado, Comunidades, Municipios, etcétera. - **José Antonio García García. Alcoy (Alicante).**

¿HASTA CUÁNDO?

Vivo en Alcoy. Tengo una casa, a la que voy todos los fines de semana. Cuando vuelvo, el domingo por la

tarde, tardo 15 minutos en hacer los 15 kilómetros que hay hasta Cocentaina. A la entrada de Cocentaina, pasar tres semáforos que hay en 200 metros cuesta 45 minutos. Mientras buscan la solución ideal, podían poner policía o los semáforos en ámbar para que no se monten las retenciones que se producen. - **Manuel Arévalo Ruano. Alcoy (Alicante)**

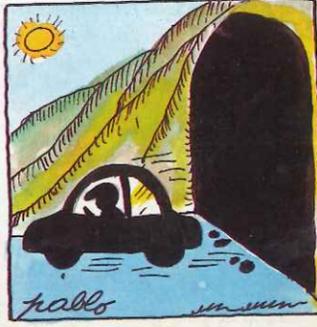
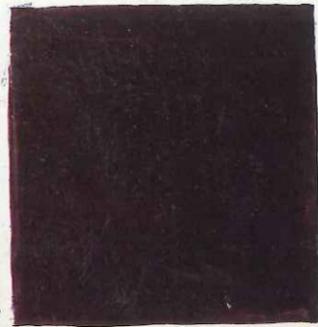
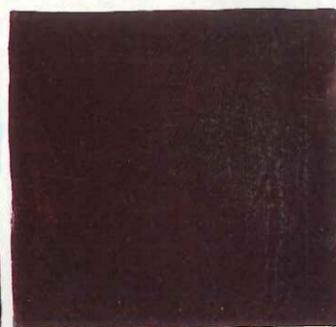
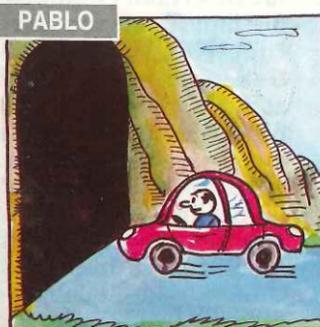
BUENA ORTOGRAFÍA

En el número 115 se publicó un artículo sobre señalización informativa urbana con un código y orden de colores y unificación de símbolos, forma y tamaño del alfabeto... Todo esto está muy bien, pero en muchas ocasiones no se le da importancia a la utilización de los acentos y se olvidan de poner la tilde a ciudades, pueblos, barrios, etcétera, de forma que, si no es un lugar conocido, al nombrarlo puedes cometer el error de pronunciarlo como una palabra llana siendo esdrújula o aguda.

Por otro lado, no deja de ser una falta de ortografía el escribir sin acentuar correctamente las palabras. Por ello, sería de agradecer que escribieran "Málaga" y no "Malaga", "Almogía" y no "Almogia", "Bda. San Julián" y no "Bda. San Julian"... De esta forma, cuidaremos nuestro idioma y hablaremos correctamente. - **Javier Cuenca García. Málaga.**

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. "TRÁFICO" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a:

REVISTA "TRÁFICO"
General Aranz, 86
Sección CARTAS
28027 MADRID.



"hombre, por una copa..."

"yo controlo"

"eso les pasa a otros"

ESTOS SON LOS SINTOMAS DE UNA PARAPLEJIA

Conducir bajo los efectos del alcohol, está
destrozando la vida a miles de personas.

Y a muchas otras las está matando

La solución está en tus manos.

 *Dirección Gral. de Tráfico*

 Ministerio del Interior