



REAL AUTOMÓVIL CLUB
VASCO NAVARRO

RAC

Movilidad
Motor
Viajes
Servicios

Nº 204 / MARZO 2025
www.racvn.net  
902 343 435



**ENTREVISTA
A GORKA ITURRIAGA**
DIRECTOR DE LA ACTIVIDAD
FÍSICA Y DEPORTE
DEL GOBIERNO VASCO

**RUTA DE ANTIGUOS
PUERTOS BALLENEROS**
EL LEGADO DE UNA
TRADICIÓN HISTÓRICA

ZONAS DE BAJAS EMISIONES UNA MEDIDA POLÉMICA, A DEBATE

**BALANCE 2024 | SE CONFIRMA LA TENDENCIA DESCENDENTE
DE MORTALIDAD EN CARRETERA**

NUEVO LEÓN



**HAY UN HILO ROJO
QUE NOS CONECTA**

Dice la leyenda que todos estamos unidos a nuestra alma gemela por un hilo rojo invisible. Pero esa alma gemela también puede ser el Nuevo CUPRA León.



CUPRA

S B 37TH
AMERICA'S CUP
BARCELONA

Consumo medio combinado con gama CUPRA León de 0,4 a 8,7 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 8 a 198 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA León con opcionales.



EDITOR

REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO
PASEO DE LOS FUEROS, 4.
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA
TEL.: 943 43 08 00

PRESIDENTE

PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA

DIRECTOR GERENTE

EDUARDO MARTÍNEZ

DEPÓSITO LEGAL BI-788-1987

ESTE EJEMPLAR SE ENTREGA GRATUITAMENTE A TODOS LOS SOCIOS DEL RAC VASCO NAVARRO. LA REVISTA CLUB NO COMPARTE NECESARIAMENTE LAS OPINIONES FIRMADAS POR LOS COLABORADORES. PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN LITERARIA O GRÁFICA POR EL MEDIO QUE SEA, SIN LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DEL RACVN.

OFICINAS DEL CLUB:

ÁLAVA-ARABA

MICHAELA PORTILLA, 2.
01008 VITORIA-GASTEIZ.
TEL.: 945 14 65 90

GUIPÚZCOA-GIPUZKOA

FUEROS, 4.
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA.
TEL.: 943 43 08 00

NAVARRA-NAFARROA

SANCHO EL FUERTE, 29.
31007 PAMPLONA-IRUÑA.
TEL.: 948 26 65 62

VIZCAYA-BIZKAIA

HURTADO DE AMÉZAGA, 3. BILBAO-BILBO.
TEL.: 944 10 66 22

HORARIOS OFICINAS:

DE SEPTIEMBRE A JULIO, DE 9:00 A 18:30 Y
LOS VIERNES DE 9:00 H A 14:30 H. AGOSTO,
DE LUNES A VIERNES DE 8:30 A 14:30 H.



TIRAJE DE ESTE NÚMERO:
15.500 EJEMPLARES
(A LA ESPERA DE
CONFIRMACIÓN CONTROL
OJD)

WWW.RACVN.NET

INFORMACIÓN GENERAL

902 34 34 35

ASISTENCIA 24 HORAS

943 358 880

CONSULTAS O SUGERENCIAS

racvn@racvn.net

Síganos en:



SUMARIO MARZO 2025

04 Editorial

Panorama

06 Claves de una conducción más relajada y placentera

08 Socio del mes: José Luis (Joti) Díaz, periodista

09 Coche del mes: Citroën CX de Harkaitz Millán

10 Entrevista a la piloto Ángela Vilariño

Movilidad

12 En moto por la ciudad

14 Climatizadores y consumo, cómo conseguir el equilibrio perfecto

16 Síndrome del conductor agresivo

17 El riesgo de la somnolencia al volante

18 OTA de Bilbao, el ayuntamiento debe rectificar

20 Entrevista con Carlos Muñoz, jefe provincial de Tráfico de Guipúzcoa

Deportes

22 Entrevista con Gorka Iturriaga, director de la Actividad Física y Deporte del Gobierno Vasco

Motor

24 Nueva edición de la Travesía Don Bosco

26 Hyundai INSTER 100% eléctrico

28 Las últimas novedades del mercado del motor

38 Fiat Grande Panda

Motorsport

30 Entregas de premios de las federaciones vasca y navarra de automovilismo

32 Entrevista a Iker Etxeberria, campeón vasco de rallyes y subcampeón de rallysprint

33 Entrevista a Alberto Alonso, ganador de la Copa RAC de Rallyes de Tierra de Navarra

34 Entrevista a Igor Villarán, ganador junior de la Copa RAC de Rallyes de Tierra de Navarra

36 Curso de copilotos y calendario de la temporada de automovilismo

40 Entrevista a Gigi Dall'igna, director general de Ducati Corse

Viajeros

42 Burdeos, paseo por la historia de Francia con olor a vino

46 Balleneros, de puerto en puerto

Servicios RACVN

50 Club de Ventajas 54 Descuentos para el socio 58 Cómo activar Autohelp 59 Posicionamiento del RACVN ante las ZBE's 60 Noticias corporativas del RACVN 62 Consorcio de Compensación de Seguros en el automóvil 64 Informe RACVN: balance del año 2024 66 Nuevos casos de "A quien corresponda"



PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA
PRESIDENTE / LEHENDAKARIA

Estimado/a consocio/a:

El Real Automóvil Club Vasco Navarro ha interpuesto recurso contencioso Administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco contra las normas municipales, tanto del Ayuntamiento de Bilbao como del Ayuntamiento de San Sebastián, que establecen las denominadas ZONAS DE BAJAS EMISIONES.

En nuestro criterio, conculcan los derechos fundamentales de los ciudadanos y establecen discriminación entre ellos según sus condiciones económicas y personales; además de otras razones que se exponen en los citados recursos. Todo ello lo hace el Real Automóvil Club Vasco Navarro cumpliendo su obligación de defender los intereses de los automovilistas, que es la razón fundamental de su existencia.

Detrás de las denominadas ZONAS DE BAJAS EMISIONES se esconde una única finalidad, que es la de eliminar la circulación de vehículos privados de las calles de nuestras ciudades.

Esa obsesión tiene un substrato, en nuestro criterio puramente ideológico, y la contaminación medio ambiental, de existir ésta, no se produce por los vehículos de combustión, que hoy en día gozan de unas características técnicas que eliminan prácticamente la contaminación, existiendo otros elementos contaminantes, como calefacciones, aires acondicionados, calderas de gas, establecimientos de hostelería, etc. Como decimos, lo que se busca es eliminar la circulación de vehículos privados en las ciudades, lo cual se deduce del hecho que la prohibición de circulación alcanza en muchos casos otro tipo de vehículos, incluso los eléctricos, cuya circulación las Ordenanzas Municipales vienen igualmente limitando.

Esta obsesión de eliminación del vehículo privado está llevando al deterioro industrial, económico y social de nuestros territorios. La persecución al vehículo de combustión está llevando a una profunda crisis industrial con el cierre de fábricas de automóviles, de empresas auxiliares y, en definitiva, disminución del empleo y del poder adquisitivo.

Ello es de dominio público.

La presión de la opinión pública —que no publicada— está obligando a los gobernantes de la Unión Europea a modificar sus utópicos planteamientos iniciales, de tal manera que ante la gravísima situación que su gestión errónea ha desatado, están tomando medidas para atenuar o paliar el desastre, empezando por alargar los plazos de exigencia de la descarbonización. Estamos convencidos que acabarán, ante la oposición de la ciudadanía, por anular sus políticas erróneas.

La preocupación general por la desindustrialización y ruina económica consiguiente es un hecho. Estamos contemplando en el caso concreto del País Vasco como se multiplican los viajes, comparecencias y entrevistas diversas de su Gobierno. Pero el desfilar por la pasarela no soluciona el problema; ni tampoco lo hace la inversión pública en empresas amenazadas de ruina, como se está haciendo por la Administración Pública. Bien está evitar el daño que pueda sufrir la economía y el empleo, pero lo que se necesita es un cambio de proyecto. Si no, nos quedaremos con las ‘Cenizas del Esplendor’ de nuestra anterior prosperidad económica e industrial.

No podemos menos de hacer mención a la entrevista que a Don Josu Jon Imaz, CEO de Repsol, le realizó el Suplemento Autoridad Económica del diario “El Mundo”, de 29 de diciembre de 2024, de la que extractamos textualmente las siguientes manifestaciones:

“Si un señor tiene un diésel de 20 años, le puedo dar una ayuda para que compre un diésel nuevo, porque hace 50.000 kilómetros al año y además, no se puede pagar un coche eléctrico. Con un diésel nuevo va a bajar un 28% de emisiones. ¿Por qué no le ayudamos? Por ideología. Además, la ventaja de ese diésel es que sería fabricado en España y moverá el tejido industrial, que socialmente es progresista. Mientras que ayudarle a una persona que tiene un salario elevado con 6.000 euros para comprar un coche eléctrico fabricado en China y, aparte, no cobrarle 5.000 del impuesto de hidrocarburos es regresivo. Es una política fiscal en la cual las clases menos pudientes financian a las clases más elevadas en una regresión fiscal perfecta. Hace falta menos ideología y más tecnología”.

“En Europa teníamos una joya industrial que era el motor de combustión. Hace 15 años podía competir un poquito con nosotros Japón, pero casi nadie más. Nos estamos autodestruyendo. El coche eléctrico es una alternativa, no la alternativa. Ponernos al 100% en brazos de una tecnología que no tiene el grado de madurez y que además está controlada industrialmente China, es un suicidio”.

Términos que suscribimos literalmente.

Espero que nuestros gobernantes aprendan la lección. Nos va mucho en ello.

Deseándoles una feliz primavera y una conducción prudente, reciban un afectuoso saludo,

Partzuer estimatua:

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO NAVARROk administrazioarekiko auzi-errekurtsoa jarri du Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiaren aurrean, Bilboko Udalaren eta Donostiako Udalaren udal-arauen kontra, zeinen bidez EMISIO BAXUKO EREMUA ezartzen baitira.

Gure ustez, herritarren funtsezko eskubideak urratzen dituzte eta diskriminatu egiten dituzte haien kondizio ekonomiko eta pertsonalen arabera; beste arrazoi batzuk ere azaldu dira aipaturiko errekursoetan. Auto-gidarien interesak zaintzeko betebeharrari erantzunez egin du hori guztia Real Automóvil Club Vasco Navarrok, horixe baita bere xede nagusia.

EMISIO BAXUKO EREMUEN atzean helburu bakar bat ezkututzen da: gure hirietako kaleetatik ibilgailu pribatuaren zirkulazioa desagerraraztea.

Obsesio horren oinarria, gure ustez, erabat ideologikoa da, eta ingurumen-kutsadura, halakorik balego, ez dute errekuntza bidezko ibilgailuek eragiten, gaur egun dituzten ezaugarri teknikoak direla eta ia guztiz ezabatzen baitute kutsadura; beste elementu batzuek kutsatzen dute, hala nola berogailuek, aire girotuek, gas-galdarek (bereziki, ostalaritzan), etab. Diogunez, ibilgailu pribatuaren zirkulazioa kendu nahi da hirietatik; izan ere, zirkulazio-debekua beste mota batzuetako ibilgailuetara ere zabaltzen da —baita elektrikoetara ere—, eta haien zirkulazioa ere mugatzen dute udal-ordenantzak.

Ibilgailu pribatuak ezabatzeko obsesio horrek bultzatuta, gure lurraldeetan industria, ekonomia eta gizartea kaltetzen ari dira. Errekuntza bidezko ibilgailuaren aurkako jazarpena industria-krisialdi sakon bat eragiten ari da: automobil-fabrikak eta enpresa osagarriak itxi dira, eta, laburbilduz, enplegua eta erosahalmena murriztu dira.

Guztiok dakigu hori.

Iritzi publikoaren presioak (argitaratu ez dena) eraginda, Europar Batasuneko agintariak hasieran egin zituzten planteamendu utopikoak aldatzen ari dira. Hala, beren kudeaketa okerrak ekarri duen egoera larria ikusita, hondamendia arintzeko neurriak hartzen ari dira, eta, hasteko, deskarbonizaziorako epeak luzatu dituzte. Sinetsita gaude, herritarrek kontra egiten dutenean, beren politika okerrak baliogabetuko dituztela.

Desindustrializazioak gizartea kezkatzen du, baita haren ondoriozko hondamen ekonomikoak ere. Euskadiren kasuan, ikusten ari gara Gobernuko kideen bidaiak, agerraldiak eta elkarriketak gero eta ugariagoak direla. Baina pasarelan desfilatzeak ez du arazoa konpontzen, ez eta porrot egiteko mehatxupean dauden enpresetan inbertsio publikoak egiteak ere, hori egiten ari baita Administrazio Publikoa. Ongi dago ekonomiak eta enpleguak jasan dezakeen kaltea saihestea, baina proiektu-aldaketa bat behar da. Bestela, garai bateko oparotasun ekonomikoaren eta industrialaren errauntsak baino ez zaizkigu geratuko.

El Mundo egunkariko Suplemento Autoridad Económica eranskinak Josu Jon Imaz Repsoleko CEOari 2024ko abenduaren 29an egindako elkarrizketa aipatuko dugu, haren adierazpen batzuk jasoaz hitzez hitz:

“Gizon batek 20 urteko diesel-auto bat badu, diesel-auto berri bat erosteko dirulaguntza bat eman diezaioket, urtean 50.000 kilometro egiten dituelako eta, gainera, ezin duelako ibilgailu elektriko bat ordaindu. Diesel-auto berri batekin, % 28 murriztuko ditu emisioak. Zergatik ez diogu laguntzen? Ideologia-arrazoiengatik. Gainera, diesel-auto horrek Espainian fabrikatua izatearen abantaila izango luke eta industria-ehuna mugituko luke; eta sozialki progresista da hori guztia. Aldiz, soldata altua (6.000 euro) duen pertsona bati Txinan egindako ibilgailu elektriko bat erosteko laguntza ematea eta, gainera, hidrokarburoen zergari dagozkion 5.000 euroak ez kobratzea atzeragarria da. Diru gutxien duten klaseek goi-klaseak finantzatzen dituzten zerga-politika bat da, zeinean zergen alorreko erregresioa perfektua baita. Ideologia gutxiago eta teknologia gehiago behar da”.

“Europar harribitxi bat genuen industrian: errekuntza bidezko motorra. Duela 15 urte Japoniak aukera zuen gurekin apur bat lehiazteko, baina beste inork ere ezin zuen. Geure burua suntsitzen ari gara. Ibilgailu elektrikoa aukera bat da; ez da aukera bakarra. Heldutasuna falta zaion eta industrialari Txinaren kontrolatzen duen teknologia baten esku % 100 jartzea suizidioa da”.

Bat gatz hitz horiekin, erabat.

Espero dut gure agintarientzat ikasbidea izatea. Asko daukagu jokoan.

Udaberri zorionsua igarotzea eta zuhurtziaz gidatzea opa dizuet; jaso ezazue agur bero bat

Claves de una conducción más relajada y placentera

RECUPERAMOS EN ESTA OCASIÓN UN ARTÍCULO PUBLICADO EN EL NÚMERO DE DICIEMBRE DE 1972 DE LA REVISTA DEL CLUB, QUE ABOGA POR EL MODELO DE "CONDUCCIÓN DEFENSIVA". EL AUTOR DEL TEXTO CONTEXTUALIZA LOS ORÍGENES DE ESTE CONCEPTO Y OFRECE ALGUNOS CONSEJOS PARA LLEVARLO A LA PRÁCTICA.

CONDUCCION DEFENSIVA

Conferencia de R. Walthert, Director de la Oficina Suiza de Prevención de Accidentes de Berna.

La idea de la conducción defensiva «nació» en los Estados Unidos y posteriormente se ha desarrollado con el fin de reducir el número de accidentes graves de la circulación. El psicólogo alemán de la circulación Dr. G. Munsch se ha esforzado en divulgar esta técnica en nuestro continente. Las recomendaciones se fundan sobre la experiencia de los conductores de gran clase y enseñan a los automovilistas cómo conducir con más seguridad.

La conducción defensiva implica:

- evitar los peligros;
- no cometer nunca infracciones al Código de la Circulación tanto como peatón o en calidad de conductor;
- observar todas las indicaciones, señales de tráfico y las marcas en el pavimento;
- renunciar a una maniobra autorizada si ello permite resolver una situación difícil o evitar un accidente.

El adepto a la conducción defensiva es justamente lo contrario del conductor temerario o agresivo que con frecuencia es origen de graves accidentes o se encuentra implicado en ellos.

En la misma línea de pensamiento que la nueva sociedad suiza, estamos convencidos de que la seguridad del tráfico ha llegado a ser un asunto de la máxima importancia y que ella no es más que uno de nuestros primeros deberes. Lo que pasa en nuestras vías públicas no es el fruto de la casualidad. Es una consecuencia de un «retraso» en la educación, la legislación y la aplicación de los conocimientos técnicos. Los medios y métodos utilizados hasta ahora han tenido, es cierto, su utilidad y han permitido alcanzar durante mucho tiempo los objetivos propuestos. Pero no por ello son suficientes en la hora actual. No debemos tolerar más que ante una estadística de muertos y de inválidos en accidentes de tráfico se tome simplemente conocimiento de lo que pasa levantando los hombros. ¡Se puede y es necesario actuar con más eficacia que hasta ahora!

La toma de decisiones nunca es sencilla y algunas de ellas (mal aplicadas o entendidas) entorpecen, enmarañan y dificultan nuestras vidas, en lugar de facilitarlas. El uso de los vehículos no está exento de polémicas. En esta línea —un tanto belicista— la batalla diaria del simple acto del libre uso del vehículo está de rabiosa actualidad.

Ya en la publicación de diciembre del lejano 1972, en la página 31, el Club se hacía eco de sus consecuencias en el artículo que reproducimos

y que no tiene desperdicio por lo acertado de su propuesta. Retraso en la educación vial, legislación poco acertada o mal aplicada, e insuficiencia de medios eran y son las claves, antes y ahora. Semejante batería de restricciones (ciudades a 30 km/h, ZBEs, agendas europeas poco fundamentadas como la 2030, planes de electrificación del parque móvil, descarbonización, etc.) somete al conductor a una tensión innecesaria que no favorece una conducción relajada y placentera. Un artículo de obligada y reflexiva lectura. ■

EXPERTO DE PRESTIGIO.

EL TEXTO ES UN EXTRACTO DE UNA CONFERENCIA IMPARTIDA POR R. WALTHERT, DIRECTOR DE LA OFICINA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE BERNA.

Gama SUV de Kia.

Condiciones especiales hasta el 24 de marzo.



Movement that inspires

Desde:
15.100 €*
Financiando

La vida da muchas vueltas. Y la Gama SUV de Kia se adapta a cada una. Elige el SUV que mejor encaje contigo y llévatelo con condiciones especiales hasta el 24 de marzo desde 15.100 €* financiando. Porque donde sea que te lleve la vida, Kia siempre gira contigo.

Emissiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 100-159. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,4-7. PHEV: Emissiones CO₂ combinadas ponderadas WLTP (g/km): 18-28. Consumo combinado ponderado estimado WLTP (l/100km): 0,8-1,2. EV: Emissiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2. *PVPR Kia Stonic 1.2 DPI Concept (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye gastos de gestión ni matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que entreguen un vehículo Kia usado y financien con Banco Cetelem S.A.U. a través de la campaña Flexiplan, un importe mínimo de 10.000 € a un plazo mínimo de 36 meses y con una permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida del 10/03/2025 al 24/03/2025. Consulta condiciones en kia.com





“San Sebastián es una ciudad maravillosa, pero debe mejorar en varios aspectos”

SOCIO DEL CLUB DESDE HACE MÁS DE 30 AÑOS, EL PERIODISTA **JOSÉ LUIS (JOTI) DÍAZ NAVARLAZ** (SAN SEBASTIÁN, 1953) ES UN GRAN CONOCEDOR DE LA VIDA DONOSTIARRA, COMO PLASMA DESDE HACE CERCA DE 20 AÑOS EN LA SECCIÓN “GENTE DE LA CIUDAD” QUE PUBLICA ‘EL DIARIO VASCO’. ES UNA FIGURA MUY IMPLICADA EN EL DÍA A DÍA DE LA CIUDAD. POR EJEMPLO, MEDIANTE SU COLABORACIÓN CON LA INMOBILIARIA ETXE&CO. POR J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: SARA SANTOS

J. Ignacio Viedma. Además de ejercer el periodismo, está involucrado en numerosas actividades de la ciudad, ¿cuáles destacaría?

Joti Díaz. Soy fundador y consejero del Club Gipuzkoa Basket. En la historia de los 23 años del club, hemos vivido momentos buenos y malos, tanto en el aspecto deportivo como económico. Ahora, con la buena gestión del presidente y de los componentes actuales de la junta directiva, la situación económica ha mejorado mucho. Si todos ayudamos, podremos volver de nuevo a la ACB. También me dedico al mundo inmobiliario. Sin duda, no me aburro. ¡Tengo cuerda para rato!

J.I.V. Se conoce la ciudad prácticamente al dedillo, ¿cómo valora la San Sebastián actual?

J.D. Tenemos que mejorar la seguridad y me duele ver a mucha gente



UNA CIUDAD EN TRANSFORMACIÓN.

SOBRE LA EVOLUCIÓN DE DONOSTIA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, JOTI DÍAZ DESTACA QUE “ANTES HABÍA MUCHA VIDA NOCTURNA. INCLUSO EN DÍAS LABORABLES. AHORA, HAY DÍAS QUE RECORRES LA CIUDAD A LAS DIEZ DE LA NOCHE Y NO VES A NADIE. COMO DECÍA UN BILBAÍNO ASIDUO A LA CIUDAD, ‘OS ESTÁIS AFRANCESANDO’. HOY SE VIVE MÁS DE DÍA Y CREO QUE ESTA OPCIÓN HA LLEGADO PARA QUEDARSE.”

durmiendo en la calle, es terrible. Son temas complicados y no es fácil buscar una solución, pero hay que poner todos los medios para conseguirlo. Por ejemplo, mediante viviendas y trabajo para los jóvenes. También confío en que el metro acerque los barrios al centro. Conozco bien San Sebastián y “vendo ciudad” allá donde voy. Antes era muy andarín, lo que me ha permitido conocer todo su entorno, los parques y paseos, etc... Es un lujo, una maravilla.

J.I.V. ¿Cómo valora la labor social que realiza el RAC Vasco Navarro?

J.D. Me parece importante. Como conductor, he necesitado el servicio de asistencia y estoy encantado, me da seguridad. También hago uso de otros servicios, como los seguros. Si el RACVN cuenta con tantos socios y tiene una larga vida, por algo será. ■

Un clásico de sobria elegancia

HARKAITZ MILLÁN ETXEZARRETA (DONOSTIA, 1979) ES LICENCIADO EN HISTORIA POR LA EHU/UPV. ACTUALMENTE EJERCE DE PROFESOR DE ESO Y BACHILLERATO, TRAS OCUPAR DIVERSOS CARGOS PÚBLICOS: CONCEJAL DE DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN, DIRECTOR DE BASQUETOUR O DIPUTADO FORAL DE CULTURA Y DEPORTES. SU CITROËN CX ES UN HISTÓRICO DE LAS CARRETERAS. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTO: SARA SANTOS.



MODELO

CX 2.5 D PALAS

AÑO

1982

MOTOR

4 CILINDROS EN LÍNEA,
2.500 CC.

75 CV DE POTENCIA

CAMBIO

5 VELOCIDADES

La afición de Harkaitz Millán por los clásicos se remonta a los 18 años, cuando obtuvo el permiso de conducción. Es una afición contagiosa por la pasión con la que cuenta su historia personal con el Citroën CX 2.5 D Palas. “Unos seis años atrás buscaba un clásico no excesivamente caro, que permitiera hacer trayectos cortos por carreteras bonitas y, además, afrontar con fiabilidad desplazamientos de unos cuantos cientos de kilómetros. Barajé varios modelos hasta que un amigo sevillano localizó un CX en su tierra. Había sido de un médico y su viuda lo había conservado casi una década parado”, recuerda. A continuación, relata cómo llegó a conseguirlo y sus primeras sensaciones: “Bajé con un amigo que conocía bien el modelo y dio el visto bueno. Cerré el trato, pasé la ITV y volví a Donosti. En el viaje quedé enamorado de su comodidad, tanto

del funcionamiento de la dirección como de los frenos y, por supuesto, de la famosa suspensión hidráulica de Citroën, estrenada en el 15 CV parcialmente y en el famoso ID/DS (Tiburón) en su totalidad”.

Unos años después, confirma que “es un coche cómodo, muy rápido en sus reacciones, con consumos muy ajustados y con una línea superelegante. Desde que lo compré, he invertido tanto en mantenimiento como en mejoras. Este año repararé toda la instalación hidráulica que, aunque funciona bien y no tiene fugas, ya tiene más de 40 años. Este modelo y el posterior TRD (ya con turbo) salvaron las ventas del CX, que tenía un precio elevado y era poco querido en los talleres, por desconocimiento de su hidráulica”. Una curiosidad final: “Fue la primera berlina grande que se vendió más en su versión diésel que en la de gasolina”. ■



“Mis padres y mi familia han sido siempre mi mayor apoyo”

CON UN PADRE Y HERMANO QUE SON PARTE DE LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO, **ÁNGELA VILARIÑO** (HONDARRIBIA, 1985) HEREDÓ DE SU MADRE EL DESEO DE SER UNA PARTE IMPORTANTE DE ESTA HISTORIA. LA PRIMERA, PIONERA EN EL PAÍS VASCO, Y ELLA, CON GASOLINA EN SUS VENAS, ESCRIBIERON POR SU CUENTA EL “DIARIO DE UNA PILOTO”. POR RAFA MARRODÁN.

ÁNGELA VILARIÑO

EN SU EXTENSO PALMARÉS DESTACAN LOS SIGUIENTES TÍTULOS: CAMPEONA DE EUSKADI DE KARTING JUNIOR (1999 Y 2000), CAMPEONA COPA DE EUSKADI FEMENINA DE MONTAÑA (2010), CAMPEONA COPA ESPAÑA FEMENINA DE MONTAÑA (2013) Y CAMPEONA COPA EUROPA FEMENINA DE MONTAÑA (2016). EN 2006 FUE ELEGIDA MEJOR DEPORTISTA VASCA POR EL DIARIO “DEIA” (2006).

Rafa Marrodán. ¿Te consideras un modelo a seguir en tu deporte para las mujeres?

Ángela Vilariño. Me gustaría haber aportado positivamente en ese sentido. Con más presencia femenina en todos los deportes, espero que yo, y otras mujeres que me precedieron, hayamos podido servir de guía para ellas

R.M. A pesar de tu espectacular palmarés y tu talento, has recibido poco apoyo económico. ¿A qué crees que se debe?

A.V. De no ser por mis padres, mi familia, habría sido imposible competir contra hombres (muy buenos, desde luego) con un apoyo económico imprescindible en este deporte tan costoso. Pensaban que mi apellido sería una ventaja

R.M. ¿Qué has recibido de tu familia?

A.V. ¿Además de cariño, mucha experiencia y apoyo económico? (sonríe) Esas fueron “las facilidades” que me dio el apellido del que me siento tan orgullosa y que tanto ha aportado a nuestro deporte. Pero al final de todo ello, el volante lo llevo yo, y parece que mis logros no eran apreciados por todos.

R.M. Explícame esto último...

A.V. Sara y yo disputamos en 2015 con Opel el Campeonato de España y en un equipo femenino; todo un hito; y no lo hicimos nada mal. Ganamos el trofeo femenino ese año. Fui cuarta en la Copa R2 en un primer año en el Campeonato de España, peleando por podios con hombres y todo ello sin que desde fuera recibiera ayudas

“Sin el trabajo de organizaciones y clubes como el **RAC Vasco Navarro** no tendríamos donde competir. Su labor es esencial para la competición”



FAMILIA DE CAMPEONES. DE IZQUIERDA A DERECHA, ANDRÉS VILARIÑO, ÁNGELA VILARIÑO, EFRÉN VÁZQUEZ Y ANDER VILARIÑO. JUNTOS, SUMAN DECENAS DE CAMPEONATOS GANADOS.

y sabiendo que estos triunfos, digamos, “no eran bien vistos” y aún no sé por qué.

R.M. Campeona de Europa en 2016. Diez años después..

A.V. No disputé muchas carreras, pero así fue, por delante de muchos hombres, pese a disputar el femenino y te recuerdo que fui tercera en el Campeonato de Karting Junior en una parrilla de 40 chicos.

R.M. Añado que, además, eres campeona de España de rallyes Femenino y de Montaña. ¿Qué cambiarías?

A.V. ¿Títulos y victorias para tener que buscar, año tras año, reconocimiento y

apoyo? Eso cambiaría, más promoción, no por ser mujer, sino por nuestro talento. No todas pueden financiar de su bolsillo este deporte.

R.M. ¿Como percibes el apoyo del RAC Vasco Navarro al deporte del automóvil en nuestra zona de influencia?

A.V. Por lo que yo sé, lo que organiza el RACVN es esencial para la competición. El hecho de la existencia de organizaciones y clubes como el RACVN, que promocionen carreras y campeonatos para los pilotos, es básico. Sin su trabajo, no tendríamos dónde competir. **I**

En moto por la ciudad

LA MOTO OFRECE NUMEROSAS VENTAJAS A LA HORA DE DESPLAZARSE POR ENTORNOS URBANOS, PERO ES IMPORTANTE CIRCULAR CON PREVENCIÓN PARA EVITAR LOS RIESGOS DE SUFRIR UN ACCIDENTE Y MINIMIZAR SUS CONSECUENCIAS. POR MOTO CLUB MAPFRE / REDACCIÓN RACVN



tos ciegos o cuando realizan maniobras como giros o cambios de carril. Para evitar estos incidentes, el motociclista debe hacer un uso adecuado de las luces de su vehículo, incluso de día, y tratar de posicionarse en el tráfico de manera que sea visible para el resto de los conductores. Evitar los ángulos muertos, utilizar ropa reflectante o de colores llamativos, y hacer señales claras cuando se va a girar o cambiar de carril contribuyen a aumentar la visibilidad circulando por ciudad.

- La **responsabilidad**, que implica respetar todas las señales de tráfico, como semáforos o pasos de peatones. Además, es crucial evitar situaciones de riesgo, como zigzaguear entre los coches en marcha. Las intersecciones son puntos críticos donde se deben extremar las precauciones, ya que son lugares comunes para los accidentes debido a la confluencia de diferentes trayectorias y comportamientos de los conductores.

- Otro factor importante es el **respeto** por los demás usuarios de la vía. En la ciudad, no solo se comparte el espacio con coches, sino también con ciclistas, peatones y autobuses. Es fundamental ser consciente de su presencia y conducir de manera que se minimicen los riesgos para ellos. En especial para los peatones, que a menudo cruzan fuera de los pasos habilitados, pueden no ser siempre visibles o actuar de forma impredecible. Y más cuidado todavía en zonas escolares a las horas de entrada y salida de los niños.

- **Indumentaria adecuada:** casco integral en desplazamientos interurbanos y recomendado en cualquier recorrido, aunque en vías urbanas todavía se permite el uso del casco tipo 'jet'. Utilizar guantes siempre, junto con el calzado adecuado, botas, chaqueta y pantalones especializados. También son altamente aconsejables las prendas reflectantes y el 'airbag' para motoristas. ■

Evitar accidentes en moto en la ciudad requiere de una combinación de habilidades de conducción, conocimiento del entorno urbano, y una actitud responsable de aquellos que van al volante, de quienes las motos son muchas veces víctimas. Conducir una motocicleta implica mayores riesgos en comparación con un automóvil, ya que el conductor está más expuesto y es más vulnerable a los peligros.

- Uno de los factores clave para evitar accidentes en moto es la **anticipación**. En la ciudad, los conductores de motocicletas deben estar siempre atentos a lo que sucede a su alrededor. El tráfico urbano es dinámico, y los coches, peatones, ciclistas y otros obstáculos pueden aparecer repentinamente. Mantener una distancia prudente

con los demás vehículos y estar preparado para frenar o esquivar cualquier imprevisto es crucial. La conducción defensiva es una técnica indispensable: se trata de prever los errores que puedan cometer los demás y actuar con cautela.

- La **velocidad** es un factor determinante en la gravedad de los accidentes. En entornos urbanos, donde hay más interacciones entre los diferentes tipos de usuarios de la vía, circular a una velocidad adecuada permite reaccionar mejor ante cualquier eventualidad. Un giro inesperado, un coche que frena bruscamente o un peatón que cruza la calle sin mirar son situaciones comunes en la ciudad.

- **Visibilidad.** En muchas ocasiones, los conductores de automóviles no ven bien a las motos, especialmente en pun-

Nikon Z 8

PREPARADO. LISTO. ACCIÓN.



*Pasa el tiempo y la confianza
en Nikon continúa.*

Juntos crecemos y evolucionamos



ONEPERCENT
magazine

photocall3000

Climatizadores y consumo, cómo conseguir el equilibrio perfecto

ADEMÁS DE LA PÉRDIDA DE CONFORT, UNA TEMPERATURA ELEVADA DENTRO DEL VEHÍCULO PUEDE SUPONER UN PROBLEMA DE SEGURIDAD, YA QUE LLEGA A GENERAR ESTRÉS, AGRESIVIDAD Y PROBLEMAS EN LA TOMA DE DECISIONES. SIN EMBARGO, MUCHOS CONDUCTORES OPTAN POR LIMITAR EL USO DEL AIRE ACONDICIONADO EN VERANO POR TEMAS DE CONSUMO. ¿CÓMO CONSEGUIR EL EQUILIBRIO? POR PONS MOBILITY



Consejos prácticos para reducir el consumo

Aunque el incremento del consumo es inevitable, pueden seguirse una serie de hábitos para alcanzar la mayor eficiencia sin perder confort.

- Al iniciar la marcha, si el interior del vehículo está muy caliente, abrir ventanillas y puertas para ventilar el interior y evitar forzar en exceso el aire acondicionado durante los primeros minutos.
- Utilizar la función de recirculación puede ayudar a mantener la temperatura con menor esfuerzo, reduciendo el consumo de energía.
- A velocidades más altas, el impacto del aire acondicionado en el consumo de combustible es menor en comparación con la conducción a baja velocidad o en tráfico urbano.
- En periodos de calor, estacionar el vehículo en áreas sombreadas reduce la temperatura interior y disminuye la necesidad de utilizar el aire acondicionado al máximo en el arranque.
- La limpieza de filtros y la revisión del nivel de refrigerante mejora la eficiencia del sistema y reduce el consumo de combustible.

Mantener el habitáculo del coche unos cuantos grados por debajo del exterior siempre supondrá un consumo energético, generado por el motor de combustión o directamente por las baterías, en el caso de los vehículos eléctricos. Dado que el gasto energético es inevitable, se debe optimizar el uso del climatizador para consumir la menor cantidad de combustible o de batería (en el caso de vehículos eléctricos) posible.

A la búsqueda de la temperatura óptima

El objetivo de los sistemas de climatización es mantener una temperatura agradable, una sensación objetiva que cambia en función de cada persona. Para enfriar entra en juego el compresor del aire acondicionado, accionado por la correa del motor del vehículo, que genera gasto de combustible. Por el contrario, para calentar, la calefacción utiliza el calor del sistema de refrigeración, canalizándolo hacia el interior del vehículo. En coches eléctricos, la energía que utiliza tanto la calefacción como el aire acondicionado está suministrada por las baterías, afectando a la autonomía del vehículo. Un aspecto relevante para tener en cuenta

es la canalización del flujo de aire. Por ejemplo, la obstrucción de la salida del aire repercute negativamente en el rendimiento del sistema. Así, deben evitarse dispositivos que sujeten teléfonos móviles, ambientadores u otros. Para lograr una mejor climatización, es recomendable distribuir las salidas de aire y no enfocarlas directamente al cuerpo: es más efectivo dirigir el aire hacia el parabrisas para que se distribuya por todo el habitáculo. Otro factor clave es mantener el sistema de refrigeración y calefacción en buen estado, con especial atención al filtro del habitáculo: un filtro sucio tapona la salida del aire y supone un consumo mayor de energía. De nuevo, cabe destacar la evolución tecnológica y su contribución a la optimización de los sistemas de climatización. Las soluciones actuales permiten una climatización “a la carta”, ciñéndose a la temperatura marcada, controlando el flujo de aire o incluso ajustando la potencia según la exposición al sol. Los modelos con climatizadores bizona o multizona permiten regular la temperatura en diferentes zonas del coche, optimizando el consumo. Vale la pena consultar el manual, y conocer a fondo todas las funcionalidades que ofrecen estos sistemas. ■

NUEVO CITROËN C4

TAL VEZ, EL MÁS CÓMODO DEL UNIVERSO



DESDE

129€ /

MES¹
(de los cuales 13,64€ corresponden al seguro de crédito no incluido en la financiación).
Entrada: 4.152,72€. Última cuota: 16.534,70€.



HÍBRIDO, ELÉCTRICO Y GASOLINA

hasta **8 años**²
Citroën, We Care
garantía

Gama C4, Hybrid: Consumo mixto (Combinado) WLTP (L/100Km): 4,7. Emisiones de CO₂ mixto (Combinado) WLTP (g/Km): 107.

¹Oferta financiera de 36 meses y 30.000km. **Nuevo C4 Hybrid 100 eDCS6 YOU con precio financiando de 20.650€** en Península y Baleares para clientes particulares que financien un mínimo 36 meses con Stellantis Financial Services España, EFC, SA. Incluidos impuestos, transporte, descuentos. Sujeto a aprobación financiera. **Entrada: 4.152,72€. Mensualidad de 129€ que se compone de una cuota financiera mensual de 115,36€ y de un seguro de crédito de 13,64€ al mes. Última cuota: 16.534,70€. Capital financiado con gastos de apertura: 17.148,93€. Comisión de apertura (3,95%): 651,64€. Intereses: 3.423,5€. Coste total del crédito: 4.075,15€. Importe total adeudado: 20.572,43€. Precio total a plazos: 24.725,15€. TIN: 6,79%. TAE: 8,57%.** Sistema de amortización francés. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. **Precio al contado: 23.150€.** Oferta válida hasta el 31/03/2025. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado. Seguro de Crédito opcional (13,64€ al mes) incluido en las mensualidades y no en el capital financiado, suscrita con Stellantis Life Insurance Europe Limited, con el n° de registro C68966 y con domicilio social en MIB Housse, 53 Abate Rigord Street, Ta' Xbiex, XBX1122 Malta, como compañía de seguros, y con la intermediación de Stellantis Financial Services España, EFC SA, agente de seguros vinculado inscrito en la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con la clave AJ-171 y con Seguro de Responsabilidad Civil contratado. Sujeta a normas de suscripción de la aseguradora. Oferta solo válida a través de <https://store.citroen.es>.

²CITROËN WE CARE, hasta ocho años (o 160.000 kms.) de cobertura en turismos pedidos desde 01/03/2025 al 31/03/2025 si mantiene su vehículo periódicamente en la Red Oficial Citroën. Condiciones en Citroen.es



CITROËN

Síndrome del conductor agresivo

LA AGRESIVIDAD AL VOLANTE ES UN FENÓMENO QUE AFECTA A LA SEGURIDAD VIAL EN TODO EL MUNDO. ADEMÁS DE PONER EN RIESGO LA VIDA DEL PROPIO CONDUCTOR, ESTE COMPORTAMIENTO PERJUDICA GRAVEMENTE AL RESTO DE USUARIOS DE LAS VÍAS. COMPRENDER ESTAS REACCIONES Y CONOCER CÓMO GESTIONARLAS ES CRUCIAL PARA EVITAR ACCIDENTES Y SITUACIONES DE RIESGO. POR PONS MOBILITY



Cuando los agresivos somos nosotros

Es fácil señalar a otros conductores como agresivos, pero muchas veces no somos conscientes de que nosotros mismos podemos exhibir comportamientos peligrosos al volante. ¿Cómo autoidentificarnos como conductores agresivos?

- Nos irritamos fácilmente en el tráfico y los atascos o los errores de otros nos producen frustración.
- Tenemos prisa constantemente y aceleramos imprudentemente o cambiamos de carril con demasiada frecuencia.
- Reaccionamos impulsivamente, frenando bruscamente o respondiendo con agresividad a otros conductores.
- Nos creemos grandes conductores y creemos que los demás no están a nuestra altura.
- No nos gusta que nos adelanten o no nos cedan el paso, tomándonoslo como algo personal o como un desafío. Y reaccionamos "compitiendo".
- Ignoramos las normas de tráfico, pero creemos que está justificado porque somos grandes conductores.
- Disfrutamos de "ganar" en la carretera y nos sentimos bien al adelantar, dejando a otros atrás o incluso entorpeciendo sus maniobras.

La agresividad al volante se manifiesta de diversas formas, con conductas habituales como el uso excesivo del claxon o maniobras como adelantar de manera imprudente o seguir de cerca a otros vehículos. Los estudios científicos constatan que conducir de forma agresiva multiplica por 10 el riesgo de sufrir un accidente con víctimas y por 30 el de sufrir un siniestro con heridos graves, además de generar un ambiente más estresante y peligroso para todos.

Las razones detrás de la agresividad al volante son diversas y complejas, con el estrés, la frustración y la ira como desencadenantes comunes. Las investigaciones sobre esta cuestión sugieren que individuos con tendencias narcisistas o maquiavélicas son más propensos a comportarse de manera agresiva en la carretera. Estos rasgos llevan generalmente a una falta de empatía y una mayor tendencia a asumir riesgos, lo que aumenta la probabilidad de comportamientos peligrosos.

¿Cómo comportarse ante un conductor agresivo?

Encontrarse con un conductor agresivo puede llegar a ser una experiencia aterradoras y peligrosa. Para tratar de mane-

jar la situación de forma segura, pueden seguirse las siguientes recomendaciones:

- Mantener la calma en todo momento y no responder con más agresividad.
 - Evitar el contacto visual, que puede interpretarse como un desafío.
 - Dejar espacio de seguridad y, si es posible, dejar que el conductor agresivo se aleje.
 - No detenerse nunca ni salir del vehículo.
- En un caso extremo, dirigirse a un lugar seguro, como una comisaría de policía o un área concurrida.
- En el caso de que el comportamiento del conductor agresivo ponga en peligro la seguridad, denunciar el incidente a las autoridades con la mayor cantidad de detalles posible.

La importancia de la prevención

Si bien no siempre se pueden prever las reacciones de otros conductores, tener claras las estrategias para manejar estas situaciones puede marcar la diferencia entre un incidente menor y una tragedia. Promover una conducción más tranquila y respetuosa es responsabilidad de todos los usuarios de la vía, y entender cómo reaccionar ante un conductor agresivo es un paso importante hacia la reducción de los riesgos en la carretera. ■

El riesgo de la somnolencia al volante

AUNQUE SUELE PASAR DESAPERCIBIDA, QUEDARSE DORMIDO AL VOLANTE ES UNA DE LAS CAUSAS MÁS PELIGROSAS DE ACCIDENTES EN ESPAÑA. SEGÚN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT), LA SOMNOLENCIA ESTUVO PRESENTE EN EL 7% DE LOS ACCIDENTES MORTALES DE TRÁFICO EN EL PAÍS DURANTE 2021, LO QUE REPRESENTA UN RIESGO DE GRAN IMPACTO EN LA SINIESTRALIDAD. POR PONS MOBILITY



Prevención de la somnolencia al volante

La prevención de la somnolencia comienza con prácticas simples de higiene del sueño y estrategias de conducción responsables. A continuación, se recogen algunos consejos para reducir los riesgos de la fatiga.

- **Dormir lo suficiente:** se recomienda un descanso mínimo de 7 horas antes de emprender un viaje; especialmente, en trayectos largos.
- **Evitar la conducción en horarios críticos,** las primeras horas de la mañana y de la tarde son momentos de mayor riesgo por el ciclo natural de sueño-vigilia del cuerpo.
- **Realizar pausas frecuentes:** la DGT sugiere detenerse cada dos horas para descansar y estirar las piernas, lo que ayuda a combatir la fatiga.
- **Evitar comidas copiosas,** que pueden inducir somnolencia. Se recomienda optar por comidas ligeras antes de conducir.
- **Evitar el consumo de alcohol y fármacos.** Ciertos medicamentos, como anti-histamínicos y relajantes, aumentan la somnolencia y deben evitarse antes de un viaje largo.

Las consecuencias de conducir con somnolencia son similares a conducir bajo los efectos del alcohol: reducción de la atención, aumento de los tiempos de reacción y dificultad de controlar el vehículo. En este sentido, se considera que estar despierto 18 horas seguidas equivale a conducir con 0,05% de alcohol en sangre. En casos extremos, puede producirse lo que se conoce como “microsueños”, episodios en los que el cerebro se duerme por unos pocos segundos en los que literalmente nadie controla el vehículo. El 31% de los conductores españoles admite haberlos experimentado al volante en alguna ocasión. Esta situación es especialmente peligrosa en vías rápidas; por ejemplo, dormir solo 3 segundos a 100 km/h implica recorrer 83 metros sin control. Por ello, los siniestros más habituales vinculados a la somnolencia son las salidas de vía en autopistas; especialmente, de madrugada. Debido a los hábitos culturales, el riesgo de somnolencia es especialmente significativo en España: expertos en salud del sueño destacan que el 30% de la población sufre algún tipo de trastorno del sueño y un 45% duerme menos de las 7 horas recomenda-

das. Esta falta de sueño multiplica por cinco las probabilidades de sufrir un siniestro; si se combina con el alcohol, pueden llegarse a multiplicar por 30. El perfil más propenso al riesgo de fatiga son los conductores jóvenes por patrones de sueño irregulares. Otro colectivo de especial riesgo son los conductores profesionales. En su caso, porque se mantienen en la carretera por largos períodos, lo que agrava su exposición a la fatiga. Los expertos señalan la necesidad de crear circuitos de atención urgente para conductores profesionales que permitan un diagnóstico y tratamiento rápido de trastornos del sueño.

La tecnología como aliada

Muchos vehículos ya incorporan sistemas de detección de fatiga y somnolencia que monitorean el comportamiento del conductor, analizan patrones de conducción y emiten alertas en caso de detectar somnolencia; por ejemplo, en caso de movimiento erráticos del volante. La normativa europea sobre ADAS (**Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor**) y las pruebas EuroNCAP están impulsando la adopción de estas tecnologías. ■

Cambios en la OTA de Bilbao, el ayuntamiento debe rectificar

LOS RECIENTES CAMBIOS EN LAS CONDICIONES DE RENOVACIÓN DE LAS TARJETAS DE LOS USUARIOS DE LA ZONA OTA DE BILBAO HAN GENERADO CONFUSIÓN ENTRE LA CIUDADANÍA Y NUMEROSAS SANCIONES ECONÓMICAS. EL RAC VASCO NAVARRO DENUNCIA LA SITUACIÓN Y RECLAMA AL AYUNTAMIENTO QUE RECONOZCA Y ENMIENDE SU ERROR. POR REDACCIÓN RACVN



La más que discutible gestión en la renovación de las tarjetas de los usuarios con distintivo para poder estacionar en la zona OTA de Bilbao ha generado una situación de desamparo a muchos ciudadanos residentes en la zona de acceso restringido de la ciudad, que se han visto multados por no tener conocimiento de la cancelación de sus tarjetas de residente, que poseen cerca de 4.500 personas. La Dirección de Movilidad del Ayuntamiento de Bilbao ha definido dichas cancelaciones como “eficacia administrativa”, pero el RAC Vasco Navarro lo considera una contradicción si se tiene en cuenta, por un lado, el número de automovilistas perjudicados y, por otro, la carga de trabajo que esta gestión ha generado en las oficinas de atención al usuario de la OTA.

Petición de retirada de las sanciones

La avalancha de quejas ha llevado al Ayuntamiento a admitir que se podría haber mejorado la comunicación en el procedimiento de dar de baja a los que se han visto afectados. Un reconocimiento que se une a la afirmación de no existir un afán recaudador en esta medida, pese a que más de 1.400 usuarios han sido multados al no tener renovados sus distintivos. El RACVN considera que esta situación debería acarrear automáticamente una retirada de las sanciones impuestas por lo que claramente resulta un error en las formas. Error que queda corroborado, y admitido, tras tomar el Ayuntamiento la decisión de enviar ahora una carta a los afectados. Pese a ello, el Ayuntamiento ha decidido no reti-

rar las sanciones y analizarlas una a una, añadiendo un problema más: el colapso administrativo de los funcionarios municipales para este menester. El RACVN recomienda realizar un pliego de descargos o una consulta y, si el recurso es rechazado o hay silencio administrativo, denunciar al Ararteko esa práctica abusiva por parte del Ayuntamiento, máxime tras las declaraciones de la titular de la cartera de movilidad, quien reconoce que las cosas se podrían haber hecho mejor. El RACVN considera que “solamente la presión ciudadana les mueve hacia la sensatez. Un ejemplo más de que es necesario y obligatorio fiscalizar y denunciar las prácticas y decisiones equivocadas del Ayuntamiento, y poner pie en pared cuando los derechos de los automovilistas se ven coartados”.

Cambio de criterio

Siguiendo esta línea, otro conflicto surge con la modificación de los criterios para la tenencia de una tarjeta de residente. ¿A qué responde ese cambio? ¿Por qué no se informa adecuadamente a la ciudadanía? El hecho, por ejemplo, de limitar el número de vehículos en una vivienda puede generar un perjuicio importante en una familia. El RACVN se pregunta si los responsables de esta decisión “no se han dado cuenta o simplemente han entendido que no era algo a tener en consideración. Es un claro ejemplo para poner en conocimiento y solicitar amparo al Ararteko por la gravedad de los hechos”. Por último, el Club insiste en “el Ayuntamiento debe reconocer el grave error, dar marcha atrás, devolver las tarjetas y anular todas las sanciones que han generado su mala gestión... Un error más del Área de Movilidad”. ■

VANGUARDIA E **INNOVACIÓN** EN **SALUD**

CON **CONDICIONES ESPECIALES** PARA LOS SOCIOS DE RACVN

LA **MEDICINA** DEL
FUTURO HOY, SOLO CON
ACUNSA, SEGUROS DE SALUD



RAC
VASCO NAVARRO



SEGUROS DE SALUD
ACUNSA
CLÍNICA UNIVERSIDAD
DE NAVARRA



“La labor del RACVN es fundamental para promover conductas seguras”

CARLOS MUÑOZ PEDRAZ (SALAMANCA, 1977) ES LICENCIADO EN DERECHO POR LA UNIVERSIDAD DE SALAMANCA. HA DESEMPEÑADO TODA SU TRAYECTORIA LABORAL EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT), EN DIFERENTES PUESTOS ADMINISTRATIVOS Y DE GESTIÓN. DESDE JUNIO DE 2024 EJERCE COMO JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO DE GUIPÚZCOA. POR J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: SARA SANTOS.

CARLOS MUÑOZ PEDRAZ

TODA SU ACTIVIDAD LABORAL HA ESTADO UNIDA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT), EJERCIENDO DIFERENTES PUESTOS ADMINISTRATIVOS Y DE GESTIÓN. SU TRAYECTORIA SE INICIÓ EN 2004 EN LA JEFATURA PROVINCIAL DE MADRID, PASANDO POSTERIORMENTE POR LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE SALAMANCA Y DE CÁCERES Y, DESDE MEDIADOS DE 2024, EN LA JEFATURA DE TRÁFICO DE GUIPÚZCOA.

J.I.Viedma. ¿Cómo valora el escaso interés de los jóvenes por el permiso de conducción?

Carlos Muñoz Pedraz. Más que escaso interés, en los últimos años se está produciendo un retraso a la hora de obtener el permiso. Las prioridades de los jóvenes han cambiado y disponer de un permiso de conducir no está entre ellas. Además, hay otra serie de factores, como el económico o las alternativas a la movilidad, que contribuyen a esta situación. No obstante, no hay que olvidar que el coche sigue siendo el principal medio de transporte en una parte muy importante de España. No todo el mundo vive en una gran ciudad, con diversas alternativas para desplazarse. Todas estas circunstancias deben considerarse para garantizar la movilidad de los ciudadanos, independientemente de donde vivan.

J.I.V. Finalmente, ¿podrán circular los coches clásicos o históricos por las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)?

C.M.P. El nuevo Reglamento de Vehículos Históricos contempla esta posibilidad en el sentido de que los municipios, competentes en la regulación de las ZBE de su ámbito territorial, podrán facilitar, conforme a lo que dispongan sus ordenanzas, la circulación de los vehículos históricos en las ZBE, atendiendo a un uso ocasional.

J.I.V. ¿Se adaptará el sistema de etiquetas medioambientales?

C.M.P. La DGT está trabajando en una actualización del sistema vigente de distintivos, con varias opciones identificadas, pero aún no hay criterios de evaluación decididos debido a la disparidad de tecnologías y aspectos a tener en cuenta; por ejemplo, la normativa Euro 7 o la futura nueva directiva de calidad del aire de la Unión Europea. Al margen del criterio final adoptado, la idea es que no se produzca una reclasificación general que implique una pérdida de derechos de acceso a los vehículos existentes.

“La DGT trabaja en el desarrollo de **medidas más estrictas** para disuadir y sancionar el **consumo de alcohol y otras sustancias al volante**”



J.I.V. Existen ciertos recelos por el uso obligatorio de las luces V-16 el próximo año, en lugar de los triángulos de emergencia. ¿Solo serán válidas las luces oficiales?

C.M.P. El objetivo principal de esta medida, obligatoria a partir del 1 de enero de 2026, es mejorar la seguridad vial y reducir el número de atropellos cuando los conductores descienden de sus vehículos permitiendo, además, transmitir la ubicación en tiempo real y avisar a otros usuarios. El motivo por el que solo se podrá utilizar la V16 conectada es para poder comunicar al resto de usuarios la incidencia que encontrarán en carretera y puedan adaptar con tiempo suficiente su conducción a las circunstancias reales. Se pueden encontrar en el mercado más de 60 modelos certificados por la DGT. Para evitar gastos innecesarios, el ciudadano puede consultar el listado en www.dgt.es.

J.I.V. El alcohol y las drogas siguen estando presentes en las carreteras, ¿habría que actuar con más dureza con los condenados por estos delitos?

C.M.P. Lamentablemente así es, a pesar de los esfuerzos realizados por los diferentes actores implicados. Esto implica la necesidad de desarrollar medidas más estrictas para disuadir y sancionar el consumo de alcohol y otras sustancias. La DGT está estudiando diferentes posibilidades. La más reciente, todavía pendiente de implantación, es la reducción de la tasa máxima de alcoholemia permitida a 0,2

gramos por litro de sangre, con el objetivo de implantar una “tolerancia cero” al alcohol en la conducción.

J.I.V. ¿Qué opinión le merece el ascenso de los accidentes con motocicletas?

C.M.P. Un aumento especialmente preocupante, al tratarse de usuarios vulnerables. Por ello, un aumento de su accidentalidad conlleva, normalmente, un aumento de los heridos graves y de la siniestralidad. Esta misma preocupación llevó a la DGT a implementar una serie de medidas específicas que permitieran abordar el incremento de los accidentes que involucran motocicletas, enmarcadas en el Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2024-2025.

J.I.V. ¿Cómo valora el compromiso del RAC Vasco Navarro en seguridad vial y movilidad?

C.M.P. El enfoque del sistema seguro, planteado en la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT con el objetivo final de eliminar los heridos graves y los fallecidos en accidentes de tráfico, implica la participación coordinada de múltiples actores. La participación de asociaciones civiles como el RACVN es un elemento fundamental para la consecución de este objetivo a través de la promoción de conductas seguras, su participación en iniciativas de seguridad vial o sus propuestas de mejora en infraestructuras y normativa, así como la realización de su labor de asistencia en las mejores condiciones de seguridad. ■

ACCIDENTALIDAD EN MOTOCICLETA.

CARLOS MUÑOZ PEDRAZ RECONOCE QUE PREOCUPA ESPECIALMENTE EL AUMENTO DE LA SINIESTRALIDAD EN MOTOS Y SEÑALA QUE LA DGT HA IMPLEMENTADO MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA ABORDAR ESTA CUESTIÓN.



“Para Euskadi, invertir en deporte es una inversión de futuro”

GORKA ITURRIAGA MADARIAGA (BILBAO, 1972) ES EL ACTUAL DIRECTOR DE LA ACTIVIDAD FÍSICA Y DEPORTE DEL GOBIERNO VASCO. LICENCIADO EN EDUCACIÓN FÍSICA, LLEGÓ A SER DIRECTOR DE CULTURA Y DEPORTES DEL CAMPUS DE ÁLAVA DE LA UPV, PUESTO QUE DEJÓ EN 2022 PARA DAR EL SALTO A LA GESTIÓN PÚBLICA DESDE EL GOBIERNO VASCO. POR J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: GOBIERNO VASCO.

GORKA ITURRIAGA

LICENCIADO EN EDUCACIÓN FÍSICA POR EL INSTITUTO VASCO DE EDUCACIÓN FÍSICA (IVEF), HA EJERCIDO DE PROFESOR EN EL MISMO IVEF Y EN LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO (UPV/EHU). ENTRE 2021 Y 2022 FUE DIRECTOR DE CULTURA Y DEPORTES DEL CAMPUS DE ÁLAVA DE LA UPV/EHU, HASTA ASUMIR SU CARGO ACTUAL. DESTACA TAMBIÉN LA PARTICIPACIÓN EN ARTÍCULOS CIENTÍFICOS, CONGRESOS Y PONENCIAS EN LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD FÍSICA Y DEPORTE.

J. Ignacio Viedma. ¿Qué estrategia implementa el Gobierno Vasco para fomentar la práctica del deporte base y garantizar la igualdad de oportunidades?

Gorka Iturriaga. La Dirección de Actividad Física y Deporte del Gobierno Vasco lleva años trabajando en dos líneas para el fomento del deporte base. Por un lado, ordenando, regulando, financiando y haciendo de cabeza tractora del deporte organizado en clubes y federaciones; y, por otro, desarrollando la estrategia Mugiment para el fomento de la actividad física orientada a la salud y el bienestar integral de la población. Dos caras de una misma moneda para conseguir que Euskadi sea una de las sociedades más activas de Europa. Para Euskadi, invertir en deporte es una inversión de futuro.

J.I.V. Euskadi ha producido numerosos deportistas de alto nivel en una gran diversidad de disciplinas. ¿Qué apoyos y recursos disponen aquellos que persiguen el máximo nivel internacional?

G.I. Los y las atletas no son solo producto de unos recursos. Nuestras y nuestros embajadores como país son el fruto de un conjunto de variables muy arraigadas socialmente en Euskadi: familias que confían en el deporte para educar a sus hijos e hijas, una red de más de 4.350 clubes registrados, un tejido asociativo y federativo con gran impacto y que requiere de renovación y evolución constantes; tres niveles institucionales que aportan instalaciones deportivas, programas deportivos de gran calidad... Además, desde el Gobierno Vasco desarrollamos una estrategia que trata de detectar el talento,

aportando al Centro Basque Team (Centro del Deporte de Alto Nivel de Euskadi) unos servicios bio-médico-técnicos de calidad, así como un acompañamiento a deportistas de alto nivel y rendimiento deportivos. En este apartado, la Fundación Basque Team ha sido un gran impulso para deportistas olímpicos y paralímpicos vascos, con unas becas que permiten a deportistas de deportes minorizados no profesionales dedicarse al más alto nivel.

J.I.V. ¿Cómo trabajan para mejorar las infraestructuras deportivas del territorio? En especial, de zonas rurales o menos favorecidas.

G.I. La red de instalaciones y equipamientos deportivos de Euskadi tiene una gran presencia en nuestros pueblos y ciudades. En este ámbito, los ayuntamientos y diputaciones forales tienen un gran protagonismo. El Gobierno Vasco colabora con las otras instituciones para dotar a deportes estratégicos de la financiación necesaria para gozar de una buena red de equipamientos para el alto nivel y competiciones de carácter internacional. Como ya he dicho, invertir en deporte es una inversión de futuro para Euskadi.

J.I.V. ¿En qué situación estamos respecto al dopaje?

G.I. La Agencia Vasca Antidopaje es la única agencia autonómica, además de la agencia estatal (CELAD). Realizamos el 10% de las muestras del Estado y nuestro grado de éxito es reconocido por laudos internacionales. Estos datos son muy superiores a nuestro peso poblacional del 4,3% o del 6,24% de cupo. Aspiramos a tener más representación en la Agencia Mundial Antidopaje (WADA), así como a mejorar el grado de coordinación y reconocimiento por parte del Estado. Que Euskadi haya apostado por una agencia antidopaje, además de por un deporte limpio y basado en valores, responde al elevado número de pruebas internacionales que acogemos: entre 30 y 50 todos los años.

J.I.V. El automovilismo deportivo en Euskadi tiene una gran tradición, una afición importante y un alto nivel competitivo. ¿Qué opinión de sus dos principales retos: la sostenibilidad y el desarrollo de los jóvenes pilotos?

G.I. Ciertamente, el automovilismo es una modalidad que se enfrenta a muchos retos, pero que goza de buena salud en Euskadi. En sus diferentes disciplinas tiene una presencia muy desigual. Quizás alejados



de los grandes focos de la Fórmula 1, los rallyes de asfalto, de tierra, los rallye sprint, la montaña, la regularidad sport, el slalom, el autocross y el karting son desconocidos para el gran público, pero despiertan grandes pasiones. La Federación Vasca, con Ángel Gurrutxaga como presidente a la cabeza, están haciendo una labor extraordinaria. Tenemos que aprovechar los casos de éxito, como el de Joseba Iraola, para socializar este deporte. El acercamiento a la innovación industrial pujante de Euskadi también puede constituir un impulso para incorporar más jóvenes y también más mujeres al automovilismo vasco.

J.I.V. ¿Qué opinión le merece el papel del RAC Vasco Navarro en el aspecto deportivo?

G.I. Puedo de primera mano hacer un reconocimiento al RAC Vasco Navarro. Tuve el placer de participar en un extraordinario acto de celebración de su centenario, en el que pude comprobar en primera persona su influencia y reconocimiento social. Además de extender la cultura del automovilismo, el RACVN participa en la organización del calendario de pruebas, es siempre un interlocutor en aspectos legislativos y normativos, redonda en aspectos de seguridad, es cobijo de otras actividades asociadas a la cultura del automóvil como los clásicos... En definitiva, un buen 'partner', un buen 'stakeholder' con el que el automovilismo vasco-navarro gana enteros en sus prestaciones y al que deseo otros 100 años más. Eskerrik asko por vuestra contribución. |

GORKA ITURRIAGA JUNTO A ÁNGEL GURRUTXAGA, PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN VASCA DE AUTOMOVILISMO Y DE LA UNIÓN DE FEDERACIONES DEPORTIVAS VASCAS.

XV TRAVESÍA DON BOSCO

Paseo de clásicos por carreteras guipuzcoanas y navarras

ORGANIZADO POR EL CIFP DON BOSCO LHII DE ERRETERIA Y EL REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO (RACVN), LA NUEVA EDICIÓN DE LA TRAVESÍA DON BOSCO CONTÓ CON LA PARTICIPACIÓN DE 109 EQUIPOS (52 EN LA MODALIDAD DE “RALLYE DE REGULARIDAD” Y 57 EN LA MODALIDAD DE “PASEO”). RESULTÓ UNA EXCELENTE JORNADA PARA DISFRUTAR DE DIFERENTES MODELOS DE CLÁSICOS. POR REDACCIÓN RACVN. FOTOS: IÑAKI RETEGI Y MARIO GARCÍA.



El mundo de los automóviles suele concitar interés entre los aficionados, atraídos por el diseño, prestaciones o colores de los nuevos modelos lanzados al mercado. Sin embargo, también está creciendo muchos enteros la admiración por los vehículos clásicos, aquellos con más de 25 años de antigüedad desde su matriculación. A muchas personas de alrededor de 60 años se les escapa una sonrisa al ver circular por cualquier carretera a vehículos como el SEAT 600, el 127, el Renault 4 —muchos más si

se trata de un Renault Dauphine—, o los Citroën 2CV o Tiburón; todos ellos, modelos emblemáticos en la historia de la automoción.

La Travesía Don Bosco, que ha celebrado este año su 15ª edición, pretende ser un escaparate donde poder disfrutar de este tipo de vehículos, tanto en el recinto del centro estudiantil como en las carreteras cercanas. Además, ofrece la oportunidad de reunir a los dueños de estas reliquias durante una jornada inolvidable para cada uno de ellos. Mucho más, si la meteorología acompaña,

como ocurrió el sábado 15 de febrero, una jornada muy soleada y de temperatura primaveral.

Exposición de vehículos

Los 109 equipos participantes empezaron a concentrarse a partir de las 09:00 horas en el CIFP Don Bosco LHII, donde se formaron diferentes corrillos con pilotos, organizadores, aficionados o alumnos comentando la jornada que les esperaba o detalles de los diferentes vehículos. Tras permanecer expuestos más de dos horas, a las 11:30 horas pasó por

1. GANADORES DEL RALLYE TOMÁS Y ARITZ OTXOTEKO (SEAT 124 FL DE 1977), A SU PASO POR JAIZKIBEL. **2. SEGUNDOS CLASIFICADOS** IGOR AMADO Y MÓNICA LOPEZ (FORD FIESTA 1.4S DE 1988), EN LAS CALLES DE LESAKA. **3. TERCEROS DEL PODIO** ALBA MARTÍN E IBAN ROJO (SEAT 124 D ESPECIAL DE 1977), EN JAIZKIBEL. **4. JOYAS DE LA AUTOMOCIÓN** PARQUE CERRADO EN EL CIFP DON BOSCO LHII. **5. ARCO DE SALIDA** EL AUTOBÚS CLÁSICO DE AGABUS ABRIÓ LA PRUEBA.



Resultados del modo "rallye"

Tomás y Aritz Otxoteko (SEAT 124 FL de 1977) fueron los primeros clasificados en la XV Travesía Don Bosco en su modo "rallye"; al ser el equipo que menos puntos añadió al marcador en la suma de los tres tramos regulados de esta edición (110,3 puntos). El segundo escalón del podio fue para el vencedor de la anterior edición, Igor Amado, acompañado por su copiloto Mónica López (Ford Fiesta 1.4S de 1988), con 175,6 puntos. El tercer lugar fue para Alba Martín e Iban Rojo (SEAT 124 D Especial de 1977), con 211,6 puntos. La prueba fue muy disputada, hasta el extremo de que el resultado definitivo no pudo saberse hasta el final de los tres tramos cronometrados. Todos los participantes quedaron encantados de la jornada.

debajo del arco hinchable del RAC Vasco Navarro el primer participante, precedido por un Renault Clio Sport V6 (coche 00 de la travesía) y el autobús clásico de AGABUS. El periplo por carreteras guipuzcoanas y navarras acabó en el Hotel Restaurante Urdanibia de Ventas de Irún, donde se organizó una animada comida y que también acogió la entrega de premios. A su llegada, los vehículos permanecieron expuestos en el parking del restaurante y en las instalaciones del parque de bomberos de Irun. En esta edición los

participantes circularon por municipios como Errenteria, Lezo, Hondarribia, Irún, Lesaka y Oiartzun. Los participantes iniciaron la travesía en modo "rallye" y, a continuación, en modo "paseo". En total, completaron un recorrido de 95,40 kilómetros y tres tramos regulados que sumaron 55,11 kilómetros (Jaizkibel, Aritxulegi y Castillo del Inglés). Los participantes en el modo "paseo" o "travesía" completaron un recorrido algo más corto, correspondiente a los dos primeros tramos (76,31 kilómetros). ■

HYUNDAI INSTER 100% ELÉCTRICO

Ciudadano muy versátil, preparado para mayores aventuras

EL PLANTEAMIENTO DE UN COCHE ELÉCTRICO PARA CIUDAD GANA MUCHOS ENTEROS CON LA LLEGADA DEL NUEVO HYUNDAI INSTER. ESTE LANZAMIENTO DESTACA POR SU PRECIO, UN COMPORTAMIENTO PROPIO DE MODELOS DE MAYORES DIMENSIONES, UN DISEÑO MUY LLAMATIVO, Y UN EQUIPAMIENTO Y CARGA TECNOLÓGICA POCO HABITUALES EN SU SEGMENTO.



El Hyundai INSTER presenta un tamaño pequeño (3,825 metros de largo), unas dimensiones estrechas pero amplísimas por dentro, y una motorización eléctrica. Todos ellos, atributos perfectos para las ciudades. Las actuales tendencias pasan por la estética SUV y Hyundai lo tiene muy claro: protecciones de plástico en la parte inferior de la carrocería y pasos de ruedas, detalles (simil metálicos) en los paragolpes simétricos, barras longitudinales en el techo y diseño muy todocamino. Los faros son redondos y los intermitentes son LED

pixelados, con una parrilla negra de tipo circuito impreso que aloja los faros, la toma de carga y la cámara frontal. En la parte trasera mantiene el diseño moderno con unas luces LED de píxeles estampadas con láser que reflejan los gráficos de píxeles de la parte delantera y faros redondos transparentes. Se puede elegir en siete colores diferentes, con la posibilidad de techo bicolor en negro.

Interior de cuatro plazas

El interior es muy funcional y amplio, con una sensación de calidad muy superior al segmento en el que

se mueve. Además de ser espacioso, es un interior modulable: los cuatro asientos se pueden desplazar longitudinalmente de forma individual y el respaldo se puede plegar completamente. La ergonomía está muy bien resuelta, empezando por un selector del cambio muy bien posicionado, justo detrás del volante.

El climatizador tiene botones físicos y es muy fácil de utilizar. También cuenta con botones para manejar las funciones claves del sistema multimedia y en el volante; el cuadro digital es grande (10,25") y eficaz, con una muy buena visibilidad y mucha

1. ESTÉTICA ESTILO SUV UN ESTILO DE PLENA ACTUALIDAD, QUE LE SIENTA MUY BIEN AL CIUDADANO ELÉCTRICO DE HYUNDAI.
2. INTERIOR SENCILLO Y PRÁCTICO REFORZADO POR UNA TECNOLOGÍA PROPIA DE MODELOS DE SEGMENTO SUPERIOR.
3. PARTE TRASERA MUY LLAMATIVA MARCADA POR LAS LÍNEAS REDONDEADAS DE SUS FAROS REDONDOS, TAMBIÉN PRESENTES EN EL FRONTAL. **4. SELECTOR DE CAMBIO ERGONÓMICO** UBICADO JUSTO DETRÁS DEL VOLANTE.



2



3



4



Dos opciones de batería

Las dos opciones disponibles ofrecen baterías de iones de litio de 42 kWh y 49 kWh. La versión de 97 CV y batería de 42 kWh alcanza una velocidad máxima de 140 km/h y una autonomía de 327 km, homologando un consumo medio de 14,3 kWh/100 km. La variante de 115 CV y batería de 49 kWh llega a los 150 km/h y homologa 370 km de autonomía y 14,9 kWh/100 km de consumo medio con llantas de 15 pulgadas.

La carga del nuevo Hyundai INSTER es rápida y cómoda. Cuando se conecta a una estación de carga rápida de corriente continua de 120 kW, puede cargarse del 10 al 80% en unos 30 minutos, gracias a su potencia de carga máxima de 85,3 kW (batería de 49 kWh). Para la carga doméstica, equipa un cargador integrado (OBC) de 11 kW, que permite una carga nocturna simplificada.

información. La pantalla táctil central es de 10,25 pulgadas y queda a la altura de los ojos. El multimedia tiene una interfaz intuitiva, además de estar bien conectado. El interior cuenta con varios huecos portaobjetos, un reposabrazos central delantero, volante ajustable en altura y profundidad, asideros en el techo, ganchos para prendas de ropa o pequeñas bolsas, tomas USB de tipo C y convencional, una toma de 12V y de un enchufe convencional de 220V, además de carga bidireccional V2L. El maletero alcanza los 238 litros, ampliables hasta los 1.059.

El nuevo Hyundai INSTER cuenta con cuatro modos de conducción (Eco, Normal, Sport y Snow). En el Normal, el rendimiento es bueno en todas las situaciones, incluso en incorporaciones a la autovía. No es un "tiro", pero se mueve con solvencia y mantiene sin problemas cruceros de 120 km/h en autovía, por lo que salir a carretera no es un problema. Disponible en tres versiones (KLASS, MAXX y TECNO) y en la versión campera denominada INSTER CROSS. Desde 15.780 euros, cuando se apliquen las ayudas gubernamentales pendientes. ■



INSTER Cross

VERSATILIDAD ELÉCTRICA PARA AVENTUREROS AL AIRE LIBRE

El INSTER Cross aparece con parachoques delanteros y traseros anchos y rectangulares para resaltar su carácter aventurero, así como revestimientos negros en relieve. Las placas de deslizamiento delanteras y traseras, y los paneles basculantes laterales con llantas de aleación de 17 pulgadas complementarias, brindan protección adicional en carreteras en mal estado. Las barras

de techo son estándar, con la opción de añadir una práctica cesta de techo. La variante 'crossover' se ofrece en un color exterior exclusivo, el Amazonas Green Matte, así como en los cinco colores disponibles para INSTER, algunos de ellos con techo negro bicolor. El interior ofrece una sensación de calidad muy superior a su segmento. Dispone de dos pantallas digitales de 10,25 pulgadas cada una, con

mucha información y bien posicionadas. La ergonomía está muy bien resuelta, empezando por un selector del cambio situado detrás del volante. Todos los asientos se pueden plegar hasta quedar planos, y los traseros, divididos 50/50, se pueden deslizar y reclinar.

El Cross ofrece hasta 360 kilómetros de autonomía totalmente eléctrica y se puede cargar del 10 al 80% en unos 30 minutos. También cuenta con un paquete ADAS líder en su segmento, que incluye Highway Driving Assist 1.5, Smart Cruise Control y Forward Collision-Avoidance Assist 1.5.

CUPRA Terramar

TODA LA FAMILIA A RITMO MUY DEPORTIVO



El CUPRA Terramar VZ e-Hybrid de 272 CV, es la versión híbrida enchufable más potente de este SUV deportivo que llega para seguir sumando en el éxito de una de las marcas que más crece en Europa. Con un diseño muy deportivo, alcanza los 4,52 metros de largo, aparece el "morro de tiburón", los motivos triangulares en los faros Matrix LED y en los pilotos, el logo sobre el frontal, las grandes tomas de aire frontales o el logo trasero iluminado. Detrás, destacan el difusor y, sobre todo, el tratamiento de la luz: el logotipo de la marca está iluminado en el centro de una franja de luz horizontal. En su deportivo interior destacan los asientos de tipo 'bucket', el volante con levas y la consola orientada al conductor. Además, pantalla de 10,25 pulgadas para la instrumentación, otra mayor (12,9" pulgadas) para el equipo de información y entretenimiento, o el Windshield Head-up Display, que proyecta la información en el parabrisas.

Combina un motor de gasolina 1.5 TSI de 177 CV con un propulsor eléctrico de 116 CV que se integra en la caja de cambios DSG, una transmisión de doble embrague con 6 velocidades. Alcanza los 272 CV con un par motor de 400 Nm, suficientes para acelerar de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos, y alcanzar una velocidad de 215 km/h. Tiene una autonomía eléctrica que supera los 100 km (hasta 120 km en ciudad). Precio desde 54.670 euros.



Gama electrificada de Kia

2024, UN AÑO IMPORTANTE EN EL PROCESO DE ELECTRIFICACIÓN DE KIA

Kia acabó el año 2024 como la segunda marca en ventas de coches electrificados en España, con 41.017 matriculaciones (un 6% más que en 2023) y una cuota de mercado del 8,3% en este tipo de vehículos (MHEV/HEV/PHEV y EV). Las ventas de coches electrificados supusieron en 2024 un 72% del total en Kia, con un incremento de 11 puntos respecto a 2023. La marca matriculó 2.416 híbridos enchufables (cuota del 4,2% en esta tecnología) y 2.668 vehículos eléctricos (una cuota del 4,9%).

La gran novedad del año fue la llegada del EV3, que en solo dos meses en el mercado matriculó 776 unidades. Esta gama sumó 2.668 matriculaciones, con un crecimiento del 3,3% respecto a 2023. Kia ofrece una de las gamas electrificadas más completas, con cuatro tecnologías (EV/PHEV/HEV y MHEV), y hasta 17 variantes de modelos en los segmentos más demandados.

Nuevo Audi A6 Avant

CLASE EJECUTIVA CON ESPÍRITU DEPORTIVO

El nuevo Audi A6 Avant establece nuevos estándares de diseño, representando la calidad y el confort en la clase de las berlinas 'premium' del segmento medio superior. Destaca por un diseño muy acertado y su gran versatilidad, gracias a su amplio espacio para la vida cotidiana. Ya sea en viajes largos o en la ciudad, la suspensión neumática adaptativa y la dirección a las cuatro ruedas garantizan una conducción suave y un comportamiento dinámico deportivo. La nueva propuesta de la marca



alemana aparece con modernos motores de gasolina y diésel, muy eficientes gracias a la tecnología de hibridación ligera MHEV plus. Otros aspectos destacados son los conceptos intuitivos de control e infoentretenimiento, la nueva tecnología de iluminación digital y los sistemas inteligentes de asistencia al conductor.



Peugeot eléctricos

NUEVOS PRECIOS PARA SU GAMA

Con alternativas "cero emisiones" en 12 de sus modelos, Peugeot cuenta con la gama de vehículos eléctricos más completa y diversa. Además, cuenta con motorizaciones híbridas enchufables en sus automóviles de los segmentos C y D, como los Peugeot 308, 308 SW, Nuevo 3008, 408, 508, 508 SW, 508 Peugeot Sport Engineered y Nuevo 5008. Con esta variedad de modelos, que cubre prácticamente todos los segmentos y categorías del mercado español, la marca es un referente en materia de electrificación y está plenamente comprometida con una movilidad sostenible. Por este motivo, desde el 1 de enero, ha decidido repositionar los precios en su gama con etiqueta Cero, reduciéndolos entre 500 euros y 1.000 euros respecto a en diciembre de 2024.



Citroën C3 Aircross

TOUR DE PRESENTACIÓN POR ESPAÑA

El Citroën C3 Aircross Tour recorrerá toda la geografía española mostrando una unidad de este innovador modelo, además de ofrecer información sobre sus características, precios y equipamientos. Este automóvil responde a las demandas actuales en materia de eficiencia y pluralidad de energías, relación calidad precio y facilidad de uso. Todo ello, con el confort, optimización del espacio interior, y diseño único y radical que caracterizan a Citroën. La personalización también se ha tenido muy presente, con seis tonos de carrocería, dos colores de techo y el detalle de los Colour Clips.

ENTREGA DE PREMIOS DE LA FEDERACIÓN NAVARRA DE AUTOMOVILISMO

Azuero, con 30 habitantes, agasajó a los deportistas

EL 25 DE ENERO SE CELEBRÓ LA ENTREGA DE TROFEOS DE LA FEDERACIÓN NAVARRA DE AUTOMOVILISMO DE LA TEMPORADA 2024. LA ESCUDERÍA ENCARGADA DE SU ORGANIZACIÓN FUE IOAR MOTORSPORT, QUE CELEBRÓ EL EVENTO EN UN GRANERO REFORMADO COMO CENTRO SOCIAL DE LA LOCALIDAD DE AZUELO. TEXTO: J.I.VIEDMA. FOTOS: AITOR MARTÍNEZ GOIENETXE.



Rubén Crespo, concejal del Ayuntamiento de Azuelo, dio la bienvenida a los asistentes con unas palabras de agradecimiento a pilotos y organizadores. Puso en valor el trabajo de la escudería IOAR Motorsport, así como la labor del Ayuntamiento para luchar contra la despoblación rural, e invitó a los asistentes a conocer el entorno: el reconocido monasterio de San Jorge, las rutas senderistas por la Sierra de Codés, y, por qué no, el Bar Centro Social.

Junto a Rubén Crespo, se encontraban Roberto Crespo, alcalde de Azuelo; Mari Paz Sánchez, concejala de Azuelo; Enrique Zabala, presidente de la Federación Navarra de Automovilismo; Xabier Arzamendi, director del área deportiva del RAC Vasco Navarro; Ángel Gurrutxaga

presidente de la Federación Vasca de Automovilismo; Antonio Ortuño, presidente de la Federación Riojana de Automovilismo, y Miguel Ruiz de Las Heras, presidente de la escudería IOAR Motorsport, que fueron los encargados de repartir los trofeos entre los ganadores las diferentes modalidades: Slalom, tanto monoplazas como turismos, y Open Navarro de Autocross en sus cuatro divisiones. El ambiente en el pequeño recinto fue estupendo, y la camaradería y "buen rollo" estuvieron presentes en todo momento. La entrega de los trofeos del Campeonato RACVN en la modalidad de rallyes de tierra fue un tanto especial: los premios fueron entregados por el alcalde Roberto Crespo y por Xabier Arzamendi; no en vano, es un certamen que concita un gran éxito

con sus más de 40 inscritos. En categoría Júnior se impuso Igor Villarán, acompañado en el podio por su primo Gorka Del Cid y por Juan Urkiola. Al podio de la clasificación general subieron Alberto Alonso y Alex Segura, Mikel Gandiaga y Gorka Del Cid (en representación de Maite Lekuona), y Jose Mari Leizeaga e Igor Velasco. Recibieron reconocimientos adicionales Erik Zabala, por su tercer puesto en el Campeonato de España de Velocidad, y Alberto Garraza, por llevar 30 años compitiendo al volante, con buen talante... Y otros 30 que seguirá, según señaló en presencia de todos. Con la foto de familia de todos los galardonados, y un buen 'lunch', aderezado con conversaciones más distendidas, se dio por terminada la gala de entrega de trofeos. ■

ENTREGA DE PREMIOS FEDERACIÓN VASCA DE AUTOMOVILISMO

Carpetazo a la temporada 2024

LA POBLACIÓN DE AGURAIN (SALVATIERRA, ÁLAVA) TUVO EL HONOR DE SER ELEGIDA POR LA FEDERACIÓN VASCA DE AUTOMOVILISMO (EAF-FVA) PARA ACOGER LA ENTREGA DE LOS CERCA DE 130 GALARDONES A LOS VENCEDORES DE LOS DISTINTOS CAMPEONATOS QUE ORGANIZA LA ENTIDAD. LOS GANADORES DEL CAMPEONATO VASCO DE RALLYES RAC VASCO NAVARRO FUERON IKER ETXEBERRIA E IORITZ GARMENDIA. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: JOSU URIBE.



El domingo 2 de febrero tuvo lugar la cita anual que más suele gustar —además de correr— a los participantes de las pruebas automovilísticas de Euskadi: la entrega de premios a los mejores y más rápidos equipos inscritos en los campeonatos de las diferentes especialidades que abarca la Federación Vasca de Automovilismo/Euskadiko Automobilismo Federazioa. Nos referimos a pruebas del Campeonato Vasco de Rallyes, autocross, rallyes de tierra, rallysprint, montaña, slalom o regularidad sport, además de copas como la 206 o la Pirelli, entre otras.

Los encargados de repartir los premios fueron Ángel Gurrutxaga, pre-

sidente de la Federación Vasca de Automovilismo y de la Unión de Federaciones Vascas; Oier Arbina, concejal de Deportes del Ayuntamiento de Agurain; Antonio Ortuño, presidente de la Federación Riojana de Automovilismo; Enrique Zabala, presidente de la Federación Navarra de Automovilismo; Venancio Ogueta, responsable del RAC Vasco Navarro en Álava; Íñigo Cuesta, presidente de la Federación Guipuzcoana de Automovilismo; Ricardo Pérez, presidente de la Federación Bizkaina de Automovilismo; Saúl Robles, representante de Pirelli; Juan Luis Iturregi, representante de la EAF-FVA; y Gustavo Etxebarria, de la Escudería Agurain.

Reconocimiento

a los mejores de la temporada. Antes de entregar los premios finales de los rallyes, la federación reconoció a varios deportistas por su buen hacer en campeonatos nacionales e internacionales: Miguel Otegui-Giovanni Breda, Aritz Iriondo-Joseba Sánchez, Eguzkiñe Enríquez, Alaitz Urkiola, Ion del Cid, Joseba Iraola, Aitor Manso, Igor Aguirrebeña, Iban Altuna Carlos Sergnese, Lukas Sergnese, RPMV y Adrián Agote recibieron un galardón de la mano de Ángel Gurrutxaga. La gala terminó con la entrega a los mejores en los rallyes con Iker Etxebarria y Ioritz Garmendia subiendo a lo más alto del podio. ■

“Las copas del RACVN abren puertas a aventuras muy interesantes”

IKER ETXEBERRIA LARRAIOTZ (VILLABA, NAVARRA, 2000) LO GANÓ TODO EN 2022 EN NAVARRA: CAMPEÓN JUNIOR DE LA COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA Y DEL CAMPEONATO JUNIOR DE MONTAÑA, ADEMÁS DE CAMPEÓN NAVARRO DE FÓRMULA LIBRE SOBRE ASFALTO. DOS AÑOS DESPUÉS, SE HA PROCLAMADO **CAMPEÓN VASCO DE RALLYES Y SUBCAMPEÓN DE RALLYSPRINT**. PARECE QUE APUESTA POR EL ASFALTO... TEXTO: J.I. VIEDMA. FOTOS: AITOR MARTÍNEZ GOIENETXE



J. Ignacio Viedma. Le sienta bien correr en el asfalto...

Iker Etxebarria. De momento, es la modalidad que más me ha gustado, en la que más rápido he podido conducir y donde más y mejores sensaciones he tenido. Me gusta mucho y creo que se me da bastante bien.

J.I.V. Se impuso en el campeonato con 22 puntos de diferencia sobre el segundo clasificado. ¿Un triunfo fácil?

I.E. Fácil, fácil tampoco ha sido... Es cierto que los dos abandonos de nuestro principal contrincante le hicieron perder muchísimos puntos, pero hemos tenido que correr y mucho en las demás carreras. El Clio Williams de Gorka Antxustegi va de maravilla en sus manos.

J.I.V. ¿Dónde le veremos esta temporada?

I.E. Este último mes hemos cerrado un proyecto muy interesante: la Copa Toyota Yaris Gr dentro del S-CER (Supercampeonato de España de Rallyes). Estamos muy ilusionados, e intentaremos aprender y disfrutar

mucho de esta bonita experiencia. Se corre en España y Portugal, tanto en asfalto como en tierra, y consta de ocho carreras. Mi copiloto esta temporada será mi actual pareja Olatz San Miguel, que también ha quedado campeona vasca de ralliesprint con un piloto vasco este año.

J.I.V. ¿Cómo valora la implicación del RAC Vasco Navarro con el automovilismo?

I.E. Me parece que hacen una muy buena labor por el automovilismo y que ayudan mucho a todos aquellos que se quieren iniciar. Como hemos comprobado en primera persona. sus campeonatos abren puertas a aventuras muy interesantes. Deberíamos tener más empresas o entidades que apoyen este maravilloso deporte. Como señalé cuando gané la clasificación Junior de la Copa RACVN de Rallyes de Tierra de Navarra, estaría muy bien plantear otra copa de este estilo, pero en asfalto... ¡Sería un éxito seguro! Lógicamente, también entiendo que los costes que generaría serían muy altos. ■

TRIUNFO IMPONENTE. FAVORECIDO POR LOS ABANDONOS DE GORKA ANTJUSTEGI, SU PRINCIPAL RIVAL, IKER ETXEBERRIA SE IMPUSO CON UNA DIFERENCIA DE 22 PUNTOS.

“La experiencia nos aporta tranquilidad al volante, pero sin perder la ambición”

TÉCNICO DE TELECOMUNICACIONES DE PROFESIÓN, **ALBERTO ALONSO TOJO** (BILBAO, 1975) LLEVA DESDE 1997 EN EL MUNDO DEL DEPORTE DEL MOTOR. LA TEMPORADA PASADA REPITIÓ LA VICTORIA ABSOLUTA EN LA COPA RAC VASCO NAVARRO DE RALLYES DE TIERRA DE NAVARRA, UN CAMPEONATO QUE DEFINE COMO “UNA GOZADA”. TEXTO: J.I. VIEDMA. FOTOS: JORGE DEL CID



J. Ignacio Viedma. El 9 de noviembre de 2024 (celebración del Tramo de Tierra Ciudad de Corella) fue un día grande para el equipo...

Alberto Alonso. La verdad es que sí... Ganamos el rallye y, gracias a ello, la Copa RACVN por segundo año consecutivo. Siempre decimos que vamos a divertirnos y que a nuestra edad no deberíamos ser tan competitivos, pero nos ponemos el casco y se nos debe de olvidar...

J.I.V. Es el único piloto que ha logrado dos campeonatos consecutivos, ¿Qué significado le da?

A.A. Siempre gusta ganar campeonatos... Significa que no hacemos tan mal las cosas. Igual no somos el equipo más rápido de todos, pero la experiencia nos da la tranquilidad de salir al tramo sin presión, saber cuándo correr y cuándo guardar la ropa... Creo que somos muy constantes y rápidos cuando tenemos que serlo. ¡Quizás no seremos tan malos!

J.I.V. Cinco años compitiendo en la Copa y dos campeonatos, ¿Se puede pedir más? ¿Cómo plantea la próxima temporada?

A.A. No se puede pedir más. Tuvimos opciones de ganar las ediciones anteriores, pero la fortuna dijo que no. Estoy muy contento de tener dos txapelas de una de las copas más competidas y la que mayor inscripción de equipos tiene. Repetiremos seguro, igual alguno nos coge manía... Lo de volver a ganarla será difícil, vienen nuevos equipos y muy jóvenes, nosotros ya tenemos una edad... ¡Iremos a divertirnos!

J.I.V. ¿Cómo valora el apoyo del RACVN al automovilismo?

A.A. Creo que sin el apoyo del RACVN y del resto de los patrocinadores, no se puede organizar una copa que ya lleva 10 ediciones con un gran nivel de participación. Además de la ayuda económica, el RACVN aporta visibilidad y organiza jornadas de copilotaje. ■

ÚLTIMA PRUEBA, DECISIVA.

ALBERTO ALONSO Y ALEX SEGURA ALCANZARON LA VICTORIA FINAL DEL CAMPEONATO TRAS IMPONERSE EN LA PRUEBA FINAL DEL CALENDARIO: EL TRAMO DE TIERRA CIUDAD DE CORELLA.



“Ojalá más marcas se involucraran tanto como lo hace el RACVN”

IGOR VILLARÁN DEL CID (VITORIA-GASTEIZ, 2001), EMPLEADO EN LA FACTORÍA MICHELIN DE VITORIA, DEBUTÓ EN UNA COMPETICIÓN DE MOTOR EN LA COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA DEL AÑO PASADO. FINALIZÓ LA TEMPORADA COMO EL PRIMER JUNIOR DE LA COPA, CONFIRMANDO EL DICHO DE “DE CASTA LE VIENE AL GALGO”, YA QUE ES NIETO DEL MÍTICO MAYKEL DEL CID. TEXTO: J.IGNACIO VIEDMA. FOTOGRAFÍAS: PELI AVM Y JORGE DEL CID.

J. Ignacio Viedma. Cuarto clasificado en la Copa y primer junior, una gran temporada.

Igor Villarán. Creo que no podría haber salido mejor. Tuvimos varios percances y sin ellos podríamos haber estado incluso más arriba en la tabla, pero teniendo en cuenta que fue nuestra primera temporada en el mundo de los rallys —tanto para mí como para mi copiloto Alex González— creo que alcanzamos un logro bastante grande. Esperemos que haya sido la primera de muchas temporadas dentro de la competición.

J.I.V. ¿Qué tal fue la experiencia con el coche 'gordo' de la Copa?

I.V. La verdad es que fue una experiencia inolvidable. El coche funciona de maravilla: la potencia que entrega, el sonido del motor y la caja de cambios... Al ser el mismo coche con el que estoy acostumbrado a correr, la adaptación fue casi instantánea. Más especial fue la carrera con el “Pucus”, ya que a mi lado se sentó por primera vez mi primo

Ion del Cid. Fue en la carrera homenaje a mi abuelo Maykel de Cid y conseguimos un segundo puesto en dos ruedas motrices después de pelear con los R2.

J.I.V. ¿Cómo plantea la nueva temporada?

I.V. Volveremos a correr la Copa RACVN e intentaremos estar lo más arriba posible. Lo daremos todo por ganar, aunque no será fácil. Los resultados en la clasificación dependerán de muchos factores, pero seguro que disfrutaremos de cada carrera junto a la familia, amigos y rivales. Aunque nos estemos jugando el campeonato entre unos cuantos, el buen rollo y el compañerismo entre todos los equipos es espectacular.

J.I.V. ¿Cómo valora el papel del RAC Vasco Navarro en el deporte del motor?

I.V. Juega un papel fundamental. El Club es la cara visible en numerosas competiciones, ya sea como patrocinador o colaborador. Ojalá más marcas se involucraran tanto en este deporte como lo hace el RACVN. **I**

TEMPORADA ÚNICA.

PESE A COMPETIR EN CATEGORÍA JUNIOR, EL EQUIPO FORMADO POR IGOR VILLARÁN Y ÁLEX GONZÁLEZ SE IMPUSO EN UNA DE LAS PRUEBAS DE LA TEMPORADA Y LLEGÓ A LIDERAR LA CLASIFICACIÓN ABSOLUTA.



Tu alquiler 100% protegido

Asegúrate ante los impagos



Tu alquiler,
más sencillo.



Para más información:
Consulta en tu oficina habitual de RACVN
93 430 800 | www.RACVN.net

Las notas, decisivas para ir más rápido

LA CASA DE CULTURA DE LOS ARCOS (NAVARRA) ACOGIÓ EL 9 DE MARZO EL YA TRADICIONAL **CURSO DE NOTAS Y COPILOTOS**, ORGANIZADO POR EL RAC VASCO NAVARRO ANTES DEL INICIO DE LA DÉCIMA COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA DE NAVARRA. POR REDACCIÓN RACVN.



La jornada arrancó con la parte teórica, que contó con la colaboración de los flamantes bicampeones de la Copa Alberto Alonso y Alex Segura; el encargado del cronometraje de la Federación Navarra de Automovilismo, Andoni de la Roza; y los representantes del Área Deportiva del RACVN, Xabier Arzamendi y Pablo Basaldua. De este modo, los nuevos equipos de la Copa tuvieron

su primera toma de contacto con este apartado tan importante en la competición. Los platos fuertes del arranque de la jornada fueron cómo desarrollar un buen sistema de notas y cómo proceder en los diferentes controles horarios de que se compone una carrera. Tras una intensa parte teórica, se procedió a poner en práctica lo aprendido en los caminos de los alrededores de Los Arcos. El repaso a la toma de notas

y el manejo del 'roadbook' y el carné de ruta sirvió a los participantes para enfrentarse por primera vez y en las mismas circunstancias de una carrera normal a estas situaciones. Después, los equipos tomaron parte en un simulacro real de "tramo de enlace" y "pasada de reconocimientos", tras el que fueron asesorados de forma personalizada por los profesores y técnicos del curso. ■

CALENDARIO 2024 RACVN DEPORTIVA

Mes	Día	Cpto. Rallyes EAF FVA	Copa RACVN Tierra FNA	Clásicos regularidad	Otros
Enero	25-26				25 entrega Premios FNA
Febrero	1-2				2 entrega Premios EAF-FVA
	15-16			15 Travesía D. Bosco	15 entrega Premios RFEDA
Marzo	8-9				9 curso copilotos FNA
	29-30		29 Tramo Tierra Almajano		
Abril	5-6	4-5 Rallye Urdaibai			
	26-27		26 Tramo Tierra El Villar		
Mayo	3-4	2-3 Rallye Lea Artibai			
	10-11		10 Tramo Tierra Cintruénigo		
	24-25		24 Rallye Rarc		
Junio	14-15	13-14 Rallye Gollurrak			
Julio	5-6	5 Rallye Sonserrano			
	26-27		26 Tramo Tierra Ultzama		
Septiembre	20-21				20-21 Subida Jaizkibel
Octubre	25-26	24-25 Rallye Cobreces (R)		25 R Vasco Navarro Historico	
Noviembre	8-9		8 Tramo Tierra Corella		
	22-23	23-23 Rallye Malerreka			

(R): RESERVA

Construye un mañana seguro,

hoy



A-V VIDA PROFESIONAL

- Defunción, por cualquier causa
- Incapacidad Permanente Total (IPT).

Y, además, puedes contratar una cobertura de Incapacidad Permanente Absoluta (IPA) de forma voluntaria y complementaria a las otras coberturas.



CA Life

Infórmate en:
www.calife.es

LLEGAN NUEVOS FIAT

Ya está el Fiat Grande Panda

LOS MODELOS ITALIANOS SUELEN DESTACAR, ENTRE OTRAS MUCHAS COSAS, POR SUS DISEÑOS Y POR EL BUEN GUSTO DE SUS TERMINACIONES. ESTOS DOS MODELOS SON UN CLARO EJEMPLO DE ELLO, EN DOS SEGMENTOS DIFERENTES.



El Fiat Grande Panda, uno de los modelos urbanos más asequible, ofrece una fuerte personalidad y soluciones sorprendentes en un tamaño compacto (3,99 metros de largo). En su diseño aparecen atrevidas superficies, embellecidas con líneas suaves, desde los robustos pasos de rueda hasta los protectores traseros y delanteros en color plata. Los LED PXL son una característica única y distintiva, que se extienden desde el centro de la parrilla superior hasta los faros. En la parte trasera hay un bisel negro brillante con letras tridimensionales de "Panda" y todo va acompañado de llantas de aleación de 17 pulgadas con diseño en X. Su habitáculo está construido a base de gran cantidad de materiales reciclados de calidad y agradables al tacto. El salpicadero queda presidido por dos pantallas de 10 pulgadas circunscritas en una elipse.

Ya está disponible en su versión eléctrica con batería de 44 kWh, autonomía combinada WLTP de 320 km y motor eléctrico de 83 kW (113 CV), y en versión híbrida con motor turbo de 1,2 litros y 3 cilindros, 100 CV (74kW), batería de iones de litio de 48 voltios, y eDCT: la transmisión automática 'easy drive'. En cuanto a precios, la versión eléctrica parte de 25.450 euros (21.500 euros con descuentos y financiación) y la Hybrid parte de 18.950 euros (15.950 euros con descuentos y financiación).

Abarth 600e

Listo, emocionante y extremadamente musculoso: bajo el capó del Abarth 600e se encuentra el motor más potente jamás creado por la Casa del Escorpión. Una potencia sin precedentes de 207kW (280 CV), junto a un diseño afilado y agresivo, que combina perfectamente con la avanzada tecnología a bordo. Potencia, innova-

ción y el espíritu atemporal de Abarth convergen en este coche deportivo eléctrico.

El frontal presenta un paragolpes específico cargado de agresividad, con una suerte de 'splitter'. La zaga destaca por unos pilotos oscurecidos y un paragolpes específico acompañado de un difusor un tanto peculiar, de formas rectangulares, además de un alerón inspirado en el Abarth 1000 TC. Dentro, un salpicadero con gráficos personalizados, volante deportivo con inserciones de cuero y Alcántara, cuadro de instrumentos digital de 7 pulgadas, sistema multimedia de 10,25 pulgadas con servicios conectados y ChatGPT, además de asientos Sabelt exclusivos de inspiración 'racing' y un ambiente oscuro generalizado.

El motor eléctrico ofrece 240 CV en la versión Turismo, o 280 CV en el Scorpionissima, y su autonomía llega a los 334 kilómetros llenos de fuertes emociones. Precio desde 18.900 euros. ■

Caser Hogar Integral

Protegemos el lugar donde se crean los mejores recuerdos

Si estás pensando en un seguro para tu hogar este es el mejor momento. En Caser te ofrecemos las mejores coberturas y un servicio de primera.

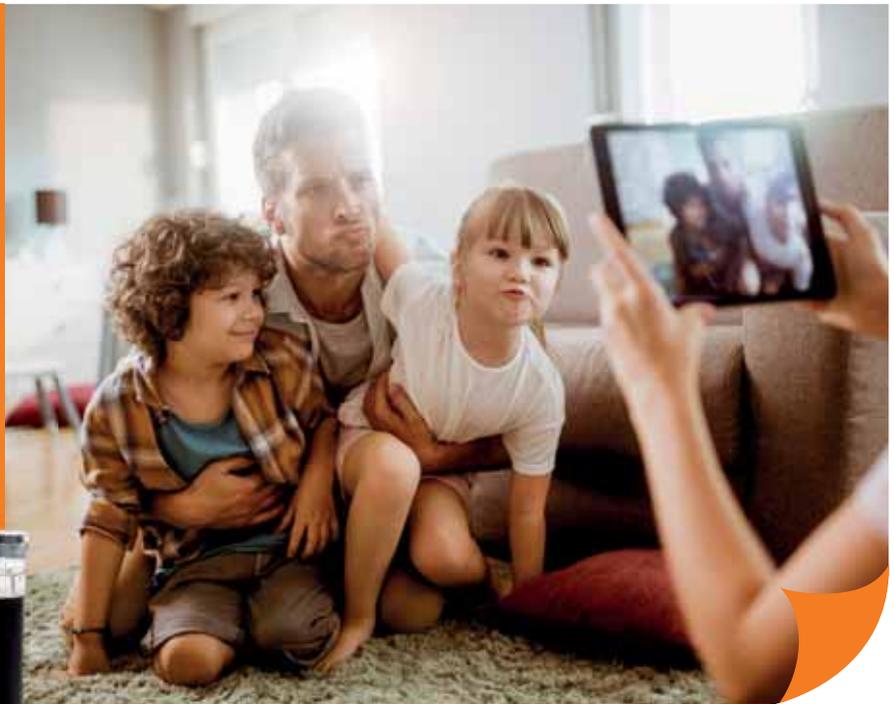
- Responsabilidad Civil.
- Defensa jurídica.
- Reconstrucción estética de continente y contenido.
- Asistencia informática y recuperación de datos.



REGALO

Para socios del
RAC Vasco Navarro

SET COMPLETO
PARA AMANTES
DEL VINO



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES



RAC
VASCO NAVARRO

ENTREVISTA A GIGI DALL'IGNA, DIRECTOR GENERAL DE DUCATI CORSE

“¿Triste porque Martín ganó? Sería para encerrarme...”

GIGI DALL'IGNA ES UN GENIO, UN DA VINCI CREADOR DE LA MOTO QUE ARRASA EN EL MUNDIAL DE MOTOGP. EN 2024 ACAPARÓ TODOS LOS TÍTULOS Y 19 VICTORIAS DOMINICALES DE 20 POSIBLES. EN 2025 APUESTA POR EL 'TODO AL ROJO', CON MARC MÁRQUEZ Y PECCO BAGNAIA EN EL MISMO GARAJE, PARA VOLVER A TRAER EL #1 DE CAMPEÓN A DUCATI. TEXTO Y FOTOS: RAFA MARRODÁN



Balance de la temporada 2024. Si están tristes después de un año así, deberían estar encerrados... Hay mucha gente dentro del 'paddock' que tiene más pensamientos y preocupaciones. Aun así, ha sido una temporada increíble. El equipo rojo es el que ha disputado los últimos cuatro campeonatos del mundo hasta el final, ganando dos de ellos. La regularidad está ahí. Ganar es importante para el piloto, para el técnico, para la gente... Para la marca y para nuestros patrocinadores, es importante seguir siendo competitivos a lo largo del tiempo y lo estamos haciendo bien.”

¿No hay arrepentimiento? ¿Se podría haber hecho otra elección? “Cuando hicimos la elección tuvimos en cuenta la posibilidad de que Martín se procla-

mara campeón del mundo a final de año. Así que no hay nada que lamentar. Mi objetivo era mantener a tres pilotos, también a Martín, pero me di cuenta de que el sistema había hecho apuestas que hacía imposible mantener a los tres. Simplemente tuve que hacer una elección. De la que sigo convencido.”

Diferencias entre la GP23 y la GP24. “Los números sobre el papel hablaban de un gran paso adelante, y ya había señalado que arriesgaríamos un poco más, porque esperaba que los otros fabricantes, especialmente los que tienen concesiones, tuvieran la oportunidad durante el año de dar grandes pasos adelante.”

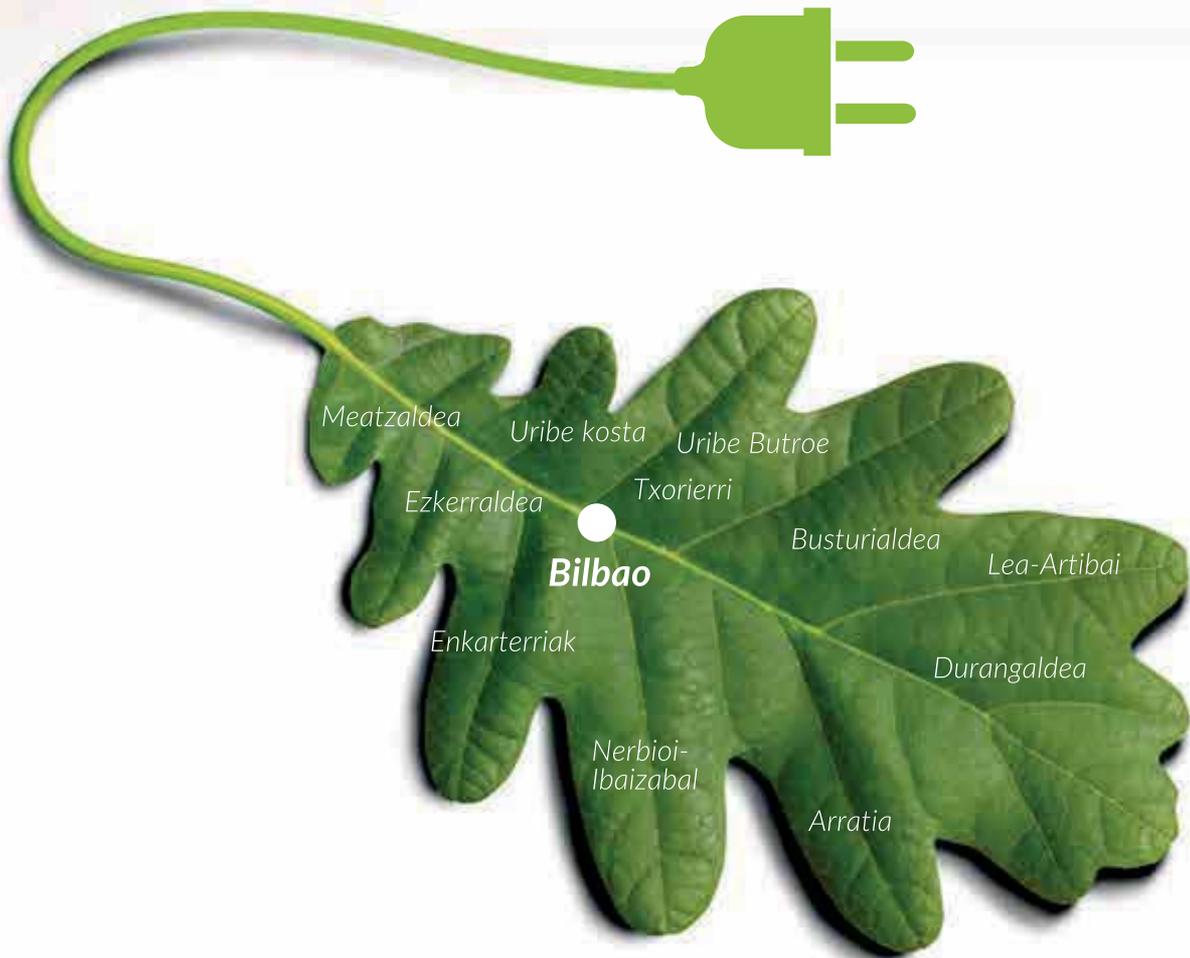
Se decía que Ducati no dejaría ganar a Martín, pero... “Debe ser la norma:

el motociclismo es un deporte, debemos ser deportivos. Debemos dar a todos nuestros pilotos la oportunidad de ganar. Eso es lo que hemos hecho.”

La moto de Márquez en el box. ¿Actualizaciones de la GP23? Ahora el plan es: su moto de este año, luego la GP23 y el primer prototipo de la GP25. Ha habido alguna actualización de la GP23, la misma para todos los pilotos, pero de poca importancia.

Las sensaciones de Bagnaia. “Un campeón también debe saber perder: Peccoyahademostradosobradamente que es un campeón. Lo importante es haber sido protagonista: un piloto que gana 11 GP es evidentemente protagonista de un campeonato. Ha hecho cosas maravillosas y ha emocionado a todos nuestros aficionados.” ■

Bizkaian zehar ibiltzeko modurik **naturalena**
El medio **más natural** para moverse por Bizkaia



Bizkaibusek gure lurraldea egituratzen laguntzen du, eta, aldi berean, ingurumena eta etorkizuneko belaunaldien bizi-kalitatea zaintzen du. Energia garbiagoak erabiltzen dituzten ibilgailuak eskuratzen jarraitzen dugu, errepide bidezko garraio publikoa gero eta jasangarriagoa izan dadin.

Bizkaibus contribuye a vertebrar nuestro territorio, cuidando el medio ambiente y la calidad de vida de las futuras generaciones. Seguimos incorporando vehículos con energías más limpias para que el transporte público por carretera sea cada vez más sostenible.

bizkaia.eus | 94 612 55 55 | f | 

 **Bizkaia**
bizkaibus





1

Burdeos, paseo por la historia de Francia con olor a vino

BURDEOS, CIUDAD PORTUARIA DEL SUROESTE DE FRANCIA, CAPITAL DE LA REGIÓN DE NUEVA AQUITANIA Y PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE GIRONDA. LA REGIÓN DE BURDEOS ES MUNDIALMENTE CONOCIDA COMO LA CUNA MUNDIAL DEL VINO, ES PATRIMONIO DE LA UNESCO, PROLIJO Y PLENO DE ARQUITECTURA Y CULTURA, VERTEBRADAS POR SU ARTERIA PRINCIPAL, EL RÍO GARONA. TEXTO Y FOTOGRAFÍA RAFA MARRODÁN

Plaza de la Bolsa

Construida entre 1730 y 1755 a orillas del Garona, es el lugar más simbólico de Burdeos. En la plaza se encuentran el Palacio de la Bolsa, el antiguo edificio de la Aduana (Museo Nacional de Aduanas) y una fuente dedicada a las Tres Gracias. Hay que fijarse en las esculturas de las imponentes fachadas que rodean la plaza: Minerva, Mercurio, Neptuno y Baco, dios del vino. Las fachadas se reflejan en Miroir d'Eau, una leve capa de agua sobre granito.

Puerta de la Gran Campana

Al final de la Rue Saint James se encuentra la Puerta de la Gran Campana, acceso a la ciudad vieja de la Edad Media. Situado junto a la iglesia de San Eloi, este campanario está flanqueado por dos torres de 41 metros de altura y una campana de casi ocho toneladas, utilizada para alertar de incendios y anunciar momentos importantes, como la llegada de la vendimia en el pasado. El campanario está coronado por una curiosa veleta de cobre dorado, representando a un leopardo.

1. PORTE D'AQUITAINE

HOMENAJE AL DUQUE DE AQUITANIA, EN LA PLAZA DE ST. JULIEN.

2. PLACE DE LA BOURSE

FLANQUEADA POR EL PASO DEL RÍO GARONA.

3. PORTE CAILHAU

SUS 35 METROS DE ALTURA OFRECEN UNA PANORÁMICA DE LOS MUELLES Y TEJADOS DE BURDEOS.

4. MERCADOS

GRAN PROTAGONISMO DE LA GASTRONOMÍA LOCAL.



2



3



4

Catedral de Burdeos

La catedral de Saint André es de estilo gótico, Patrimonio de la Humanidad y parte del Camino de Santiago. Destacan la maravillosa escena del Juicio Final de la Puerta Real y las dos torres con agujas; en especial, la Torre Pey Berland y los 233 peldaños de su escalera de caracol. Y, desde luego, sus vidrieras. Muy cerca de la catedral, el Paláís Rohan, antiguo Palacio Arzobispal.

Puerta de Cailhau y puente de Piedra

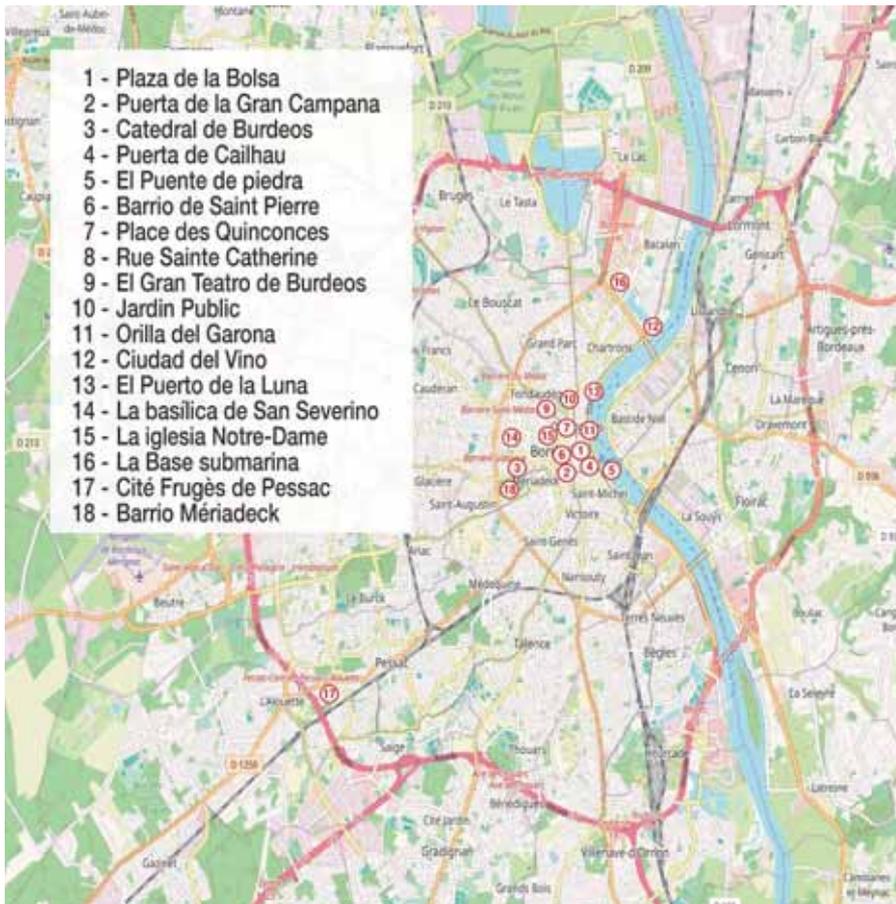
Es una de las seis puertas que se conservan de la ciudad medieval amurallada y la torre más famosa de la ciudad. Fue construida a finales del siglo XV en estilo gótico-renacentista para celebrar la victoria de Carlos VIII en la batalla de Fornovo. Se puede acceder al interior para conocer su historia y disfrutar de unas excelentes vistas del río Garona y el puente de Piedra, el más antiguo de la ciudad y con una historia fascinante. Construido por orden de Napoleón entre 1810 y 1822, fue el único puente que permitía cruzar el >

Burdeos es vino

La región acoge a los productores de vino más prestigiosos del mundo. En total, 14.000 productores, 117.514 hectáreas de viñedos y 57 denominaciones de origen controladas de vino. La Academia de Vino de Burdeos, fundada en 1948, se compone de cuarenta académicos, dos académicos franceses, escritores, artistas, científicos y universitarios. Se compone también de miembros asociados que agrupan en torno a 110 castillos

que producen el más alto grado de calidad, así como comerciantes y agentes que son su prolongación. La región vinícola de Burdeos se divide en dos subregiones, incluidas Saint Émilion, Pomerol, Médoc y Graves. Los cinco vinos tintos premier cru, instituidos por la clasificación oficial de vinos de Burdeos de 1855, están entre los más buscados y caros del mundo. Sauternes es una subregión de Graves, famosa por sus vinos dulces blancos.





> río hasta la década de 1960 y tiene casi 500 metros de largo, decorado con 17 arcos de medialuna.

Barrio de Saint Pierre

La Puerta de Cailhau da entrada al histórico barrio de Saint Pierre para recorrer sus históricas calles, como la rue Fernand Philippart, que permite alcanzar la Place du Parlement, trufada de edificios históricos con espectaculares fachadas. Saliendo por la Rue du Parlement se accede a la iglesia de St Pierre, con sus bóvedas ojivales, vidrieras y una Piedra de madera del siglo XVII. Es, además, un buen lugar de relax con una oferta gastronómica importante.

Place des Quinconces

Por delante del histórico Café Napoléon 3 y el imponente Gran Teatro se alcanza la Place des Quinconces, una de las más grandes de Europa (126.000 metros cuadrados) y ador-

nada por monumentos importantes, entre los que destaca el dedicado a la memoria de los girondinos que cayeron durante la Revolución Francesa. Muy cerca de aquí, el barrio de Chartrons, lleno de galerías de arte y edificios que recuerdan al París más romántico. Además, grafitis y anticuarios alrededor de la Rue Notre Dame y sus callejuelas adyacentes. Otros puntos interesantes del barrio son la Place du Marché des Chartrons y la Iglesia Saint Louis.

Rue Sainte Catherine y Gran Teatro

La Rue Sainte Catherine es una de las calles comerciales más largas de Europa. Construida sobre una antigua vía romana, que unía las actuales Place de la Victorie y Place de la Comédie. En la Place de la Comédie se encuentra el Gran Teatro de Burdeos, de estilo neoclásico y con 12 columnas corintias coronadas por

12 estatuas: las nueve musas y las diosas Juno, Venus y Minerva.

Paseo por el Jardin Public

Las 11 hectáreas verdes del Jardin Public rodeado de casas señoriales. Acoge un jardín botánico, el Museo de Historia Natural, senderos para pasear y el famoso teatro de marionetas Guignol Guérin.

Ciudad del Vino

Museo de Vino; seguramente, el mejor del mundo. En forma de decantador, recorre la historia desde el año 6.000 a. C. hasta nuestros días. Se necesitan unas dos horas para completar la visita, que culmina en el mirador con la cata de algunos vinos mientras se disfruta de las vistas a la ciudad.

Puerto de la Luna

Su nombre se debe a la forma de cuarto creciente que toma el



afluente en este punto. El puerto posee un conjunto urbanístico y arquitectónico excepcional, creado en el Siglo de las Luces. Fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2007.

Basílica de San Severino

Edificada en sus orígenes fuera de los muros de la ciudad, en la plaza de los Mártires de la Resistencia, la iglesia de Saint-Seurin ha sido considerada como la gran basílica funeraria episcopal de Burdeos. Lleva el nombre de uno de los patrones más venerables de Burdeos y cuarto obispo de la ciudad.

Iglesia de Notre-Dame

También conocida como St. Dominic, no se le otorgó el nombre actual hasta el año 1802. Sus puertas permanecieron cerradas entre 1971 y 1981 debido al derrumbe de algunas de sus imponentes bóvedas.

La base submarina

Construida por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial utilizando mano de obra refugiada y del Servicio de Trabajo Obligatorio. Recuperada por la ciudad de Burdeos para exposiciones de arte contemporáneo. También alberga la mayor galería de arte digital del mundo, Bassins de Lumières, con una exposición principal dedicada a las obras maestras de Gustav Klimt.

Cité Frugès de Pessac

Ideado y construido por Le Corbusier como alojamiento experimental para trabajadores. Patrimonio de la UNESCO desde 2017.

Barrio Mériadeck

Un curioso experimento de urbanismo, con espacios públicos bien distribuidos y uso de tecnologías sostenibles, una parada indispensable en Burdeos. ■

1. MIROIR D'EAU (ESPEJO DE AGUA)

UN ESPECTÁCULO VISUAL EXTRAORDINARIO; ESPECIALMENTE, AL ATARDECER Y EN LAS HORAS NOCTURNAS

2. TERRAZAS AL ATARDECER

LOS BORDELESES ESPERAN LAS HORAS DORADAS PARA DISFRUTAR DE SUS INNUMERABLES TERRAZAS.

3. JARDIN PUBLIC

UNA BUENA FORMA DE RELAJARSE ES PASEAR POR LOS JARDINES PÚBLICOS, CON INNUMERABLES PROPUESTAS CULTURALES Y DE RELAX.

4. RUE SAINTE CATHERINE

UNA DE LAS CALLES MÁS LARGAS DE EUROPA. PARAÍSO PARA LOS AMANTES DE LAS COMPRAS.

5. BICICLETAS

EL MEDIO PERFECTO PARA RECORRER EL BURDEOS MEDIEVAL CON PARSIMONIA.



1

Balleneros, de puerto en puerto

RECORRIDO EN COCHE POR LOS ANTIGUOS PUERTOS BALLENEROS DEL PAÍS VASCO Y EL PAÍS VASCO FRANCÉS, QUE PERMITE DESCUBRIR EN DETALLE LA EMOCIONANTE HISTORIA DE LA CAZA DE BALLENA Y SU LEGADO EN LAS RESPECTIVAS LOCALIDADES. TEXTO Y FOTOGRAFÍA RAFA MARRODÁN

Hendaya

Hendaya tiene un puerto histórico y una hermosa playa, y vistas espectaculares de la bahía de Txingudi. El paseo marítimo del Boulevard de la Mer rodea la orilla del arenal y nos lleva al Old Croisière Casino.

Casco Antiguo de Hendaya

Iglesia de San Vicente

La Isla de los Faisanes

Playa y Puerto

Château d'Abbadie

San Juan de Luz / Donibane Lohitzune

Nido de corsarios en el siglo XVII (Lapurdi en euskera proviene de la palabra “lapur”, que puede traducirse como “ladrón” o, quizás, “pirata”). El gobernador de Bayona

escribió al rey Luis XIV: “Se puede pasar desde el palacio de San Juan de Luz en el que se alojó Su Majestad hasta la orilla contraria de Ciburu pisando las cubiertas de los navíos extranjeros apresados, sujetos unos a otros”.

Puerto de San Juan de Luz

Iglesia de San Juan Bautista

Casa de Luis XIV

La casa de la Infanta

Playa Grande

Casa de los tres cañones

Casa Alexandrenia

Ciburu / Socoa

Su puerto era uno de aquellos de los que partían los cazadores de ballenas, donde proliferaron los corsarios con derecho de

1. GETARIA CUNA DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO Y PUERTO DE PARTIDA Y LLEGADA DE SU PRIMERA VUELTA AL MUNDO.

2. AQUARIUM DE SAN SEBASTIÁN UN LIBRO ABIERTO A LA RELACIÓN CON EL MAR Y LA HISTORIA DE LOS BALLENEROS.

3. FUERTE DE SOKOA BRINDÓ DURANTE SIGLOS PROTECCIÓN AL PUERTO Y FUE UNA MAGNÍFICA ATALAYA PARA LOS BALLENEROS.



2

San Juan de Gaztelugache, más que una isla

San Juan de Gaztelugache es un lugar único: una isla conectada al continente por un puente de piedra, que alberga en su cima una ermita del siglo IX dedicada a San Juan Bautista. Es un espacio de peregrinación para los habitantes de la región, que suben a la ermita para hacer peticiones y ofrecer oraciones; especialmente, en busca de protección para los marineros y buena fortuna en la mar. Según

la creencia popular, si uno sube los 241 escalones hasta la cima de la isla, toca la campana tres veces y solicita un deseo, este se cumplirá. San Juan de Gaztelugache proporcionaba a los corsarios una atalaya ideal para avistar y acechar a sus presas. Además, las cuevas y grietas de los acantilados ofrecían refugio seguro para ellos y sus botines. Más información: gaztelugaxe@bizkaia.eus



3



atacar las embarcaciones enemigas de Francia.

Playa y puerto viejo
Ruta de la Corniche
Castillo del siglo XVII
Iglesia de San Vicente
Casa de Maurice Ravel
Faro de Ciboure

Bayona / Baiona

En su puerto se asentaron los primeros piratas que aparecieron en nuestras costas, pues era puerto marítimo con cantidad de mercaderes y pescadores, sede episcopal y punto de relación entre Aquitania, Guipúzcoa y Navarra.
Catedral de Sainte-Marie
Museo Vasco
Casco Antiguo
Los castillos de Bayona

Anglet

La Chambre d'Amour, gruta con leyenda.
Biarritz
Pueblo de pescadores de ballenas

hasta que Victor Hugo "la descubrió" en 1843. Su blasón muestra una gran barca ballenera, símbolo de la ciudad.
Puerto de los Pescadores
Rocher de la Vierge, formación rocosa con una estatua de la Virgen. Es el homenaje que Biarritz dedica a "la guardiana de los pescadores".

Museo del Mar
Playa de la Côte des Basque, una de las playas más famosas de Biarritz, ideal para el surf.
Capilla Imperial (Chapelle Impériale), capilla personal de Napoleón III y la emperatriz Eugenia de Montijo.
Faro de Saint-Martin, de 74 metros de altura

Bidart

Su escudo resume la historia y origen de la localidad: la caza de ballenas.
Puerto de Bidart
Iglesia de Ntra Señora de la Asunción.
Playa de Bidart
Monumento a los corsarios y navegantes

Fuenterrabía / Hondarribia

Fortificado refugio de piratas. Su sello del Concejo de Fuenterrabía es la representación más antigua de la caza de ballenas. Data del año 1297 y se conserva en el Museo del Louvre.

Casco Antiguo
Bahía de Txingudi, donde desemboca el Bidasoa, entre las puntas de Fuenterrabía y Hendaya.
Plaza de Armas de Fuenterrabía, imprescindible.
Castillo de Carlos V.
Puerto

Pasajes / Pasaia

Este puerto natural es uno de los más antiguos del País Vasco. En la Edad Media, fue refugio de piratas, corsarios y balleneros vascos que partieron desde Pasajes para faenar en Terranova; también zarpó de ahí el célebre Marqués de Lafayette para luchar en la guerra de independencia norteamericana en 1777.
Museo Albaola, donde se replica el >



1. PASEO MARÍTIMO DE SAN JUAN DE LUZ

MANSIONES DE COMERCIANTES, CORSARIOS Y BALLENEROS. A CUAL MÁS HERMOSA.

2. FLYSCH DE ZUMAYA

PATRIMONIO DE LA UNESCO. DE BELLEZA SUBLIME Y RESUMEN DE LA HISTORIA DEL PLANETA.

3. ONDÁRROA APEGADA AL CANTÁBRICO DESDE SU NACIMIENTO. COMO ATESTIGUA SU CASCO VIEJO. PATRIMONIO CULTURAL DESDE 1995.

4. PASAJES PUERTO DE VITAL IMPORTANCIA Y ACTUAL SEDE DE ALBAOLA, CARPINTERÍA DE RIBERA QUE HA REPRODUCIDO LA NAO BALLENERA SAN JUAN.

>ballenero San Juan (ya finalizado).

Casa de Victor Hugo

Casco Histórico, en donde las calles se ven obligadas, en ocasiones, a pasar por debajo de las propias casas, a través de estrechos pasadizos.

San Sebastián / Donostia

No fue nunca puerto ballenero, ni pirata, pero bien merece una parada.

Bahía de La Concha

Parte Vieja, Plaza de la Constitución, la iglesia de San Vicente, la basílica de Santa María del Coro, con su impresionante portada barroca; el Museo de San Telmo, o la Alameda del Boulevard.

Ayuntamiento, reflejo del esplendor de San Sebastián durante la Belle Époque,

Monte Igueldo

Monte Urgull

Aquarium. Visita el acuario para conocer más sobre la vida marina de la región. Su imponente esqueleto de ballena franca y su enorme legado acerca de balleneros y corsarios bien merecen la visita.

Peine del viento

Palacio de Miramar

Museo de San Telmo

Guetaria / Getaria,

La cuna del navegante Juan Sebastián Elcano. Su puerto tiene una larga historia marítima, incluyendo la actividad pirata. Siempre al amparo del monte y el Ratón de Guetaria.

Puerto de Guetaria, uno de los puertos balleneros más importantes del País Vasco.

Iglesia de San Salvador. Una curiosidad, bajo su ábside se encuentra un túnel que hoy en día conecta directamente con el puerto pesquero y que antaño fue un conducto utilizado para fines defensivos.

Estatua de Juan Sebastián Elcano

Museo Balenciaga.

Monte San Antón, conocido como "El Ratón de Guetaria"

Zumaya / Zumaia

Conocida por sus formaciones geológicas de Flysch, refugio de piratas.



Flysch de Zumaya, con 60 millones de años, forma parte de una de las formaciones geológicas más impresionantes del Planeta. Los Ojos de la Bruja, dos grutas marinas, refugio de corsarios y última morada de naufragos arrastrados por la corriente.

Puerto de Zumaya

Playa de Itzurun

Ermita de San Telmo, de 1540

Casco antiguo

Iglesia de San Pedro, del siglo XIII

Lequeitio / Lekeitio

Lleno de historias de balleneros, piratas, comerciantes exploradores... hasta una Emperatriz Austrohúngara, Hita. Dos veces al día, la isla de San Nicolás es accesible a pie con la marea baja hasta el faro atalaya de Santa Catalina.

Puerto de Lequeitio

Isla de San Nicolás

Basílica de la Asunción de Nuestra Señora, con su magnífico retablo gótico

bañado en oro, considerado el tercero más grande de España.

Bermeo

Puerto estratégico para piratas y corsarios. Acreditados cazadores, sobre todo de la llamada ballena franca o ballena de los vascos.

Puerto de Bermeo, uno de los puertos balleneros más activos del País Vasco.

Museo del Pescador, situado sobre el puerto.

Isla de San Juan de Gaztelugache

Cabo Machichaco

Isla de Izaro. Dice la leyenda, que se jugaron la isla en una regata que finalmente ganó Bermeo y que se recuerda anualmente con el lanzamiento de una teja al mar por parte del alcalde.

Esculturas y Murales

Mundaca / Mundaka

Localidad famosa por sus olas y la práctica del surf. Su puerto también

tiene una historia ligada a la pesca y la piratería y la zona más emblemática de la Reserva de la Biosfera del Urdaibai.

Ría de Mundaca

Puerto de Mundaca

Ermita de Santa Catalina, del siglo XIX y ubicada a la entrada a la ría.

Ondárroa

Ondárroa fue un puerto importante en la caza de las ballenas y su explotación comercial.

La iglesia Andra Mari o Santa María, construida sobre la propia roca, destaca por los enormes arcos y sus Kortxeleko Mamuak, un cortejo de 12 figuras de estilo flamenco-borgoñón que representan las diferentes clases sociales de la Edad Media.

Puente Viejo, restaurado a mediados del siglo pasado

Casco Antiguo. Declarado Patrimonio Cultural en 1994

Murales. ■



¿QUIERES AHORRAR CON EL CLUB DE VENTAJAS DEL RACVN?

Grandes descuentos solo para socios.
Solo tiene que entrar en:

ventajas.racvn.net

y darse de alta.

Más de 1000 socios ya forman parte del Club de Ventajas del RACVN y se benefician de descuentos únicos en sus compras diarias; tanto en supermercados o productos de hogar como en viajes, moda, entradas, deporte, motor o tecnología.



ESCANÉAME

¿PENSANDO YA EN LAS VACACIONES DE SEMANA SANTA?

Sigue viajando en primavera y reserva con las mejores agencias online a través del Club de Ventajas y ¡recibirás dinero con cada reserva!

Del importe de tu reserva, te devolverán un porcentaje para que lo ahorres en tu hucha.



LA HUCHA SIEMPRE LLENA

Dentro del Club de Ventajas encontrarás ofertas de descuento directo sobre la compra, pero también **hay ofertas que te devuelven dinero tras realizar la compra**, como por ejemplo **Douglas o Phone House**.

Ese dinero se acumula en una hucha, y cuando ahorres 10€ o más podrás transferir el dinero ahorrado a tu cuenta corriente. ¡Ahorrar es fácil con el Club de Ventajas del RACVN!

Descubre estas y cientos de ventajas más accediendo a la web:

			
10% REEMBOLSO	3% REEMBOLSO	4,5% REEMBOLSO	4% REEMBOLSO

¡Y en muchas marcas más!

Los descuentos y reembolsos anunciados pueden sufrir modificaciones, accede a <https://ventajas.racvn.net> y descubre las promociones vigentes

SEGURO DE EMBARCACIONES

CONDICIONES
ESPECIALES PARA
SOCIOS DEL
RACVN

¡Disfruta de tu
pasión por el mar
con tranquilidad!

¡INFÓRMATE!

racvn@racvn.es | 943 430 800



DESCARGA LA GUÍA
DE EMBARCACIONES

FIATC  **METROMAR**



RAC
VASCO NAVARRO



evoluciona a onLygal



Activa la protección legal para tu movilidad

onLygal Conducción + onLygal
Vehículo de Sustitución, el
mejor complemento para tu
seguro de auto

- Reclamamos y defendemos tus derechos frente a posibles incidencias legales mientras estés al volante
- Ponemos a disposición un coche de sustitución en caso de accidente o robo



Solicita información en tu oficina
RACVN o en el 902 34 34 35

onLygal

Activamos soluciones legales
para vidas reales

Descuentos directos con el carné de socio

En decenas de establecimientos de proximidad
Solo hay que mostrar el carné de socio al pagar



Gracias al acuerdo firmado con AVIA, los socios del RAC Vasco Navarro disponen de un **4% descuento por litro** sobre el precio del carburante en la estación de servicio de Gorbea (calle Uratea, 23, de Vitoria-Gasteiz). La red de estaciones AVIA ofrece una atención personalizada y una amplia gama de carburantes de última generación, lubricantes de automoción y otros productos.

4% descuento

Para disfrutar del descuento es imprescindible disponer del carné de socio actualizado (el descuento se aplicará a través de la banda magnética de la tarjeta).

Más información en www.aviaenergias.es



El RAC Vasco Navarro ofrece nuevas ventajas a los socios para ahorrar a la hora de repostar. Gracias al acuerdo con Repsol, los socios del Club disponen de **3 céntimos de descuento por litro en gasolina o gasóleo** en las estaciones de servicio Repsol.

3cts. descuento

Para disfrutar del descuento, los socios deben entrar en la **zona privada de la página web del Club (www.racvn.net)** y solicitar la tarjeta Repsol Más. Se trata de una tarjeta gratuita y presencial que permite al portador obtener un descuento inmediato en los consumos de gasolinas, gasóleos y cualquier producto de las estaciones de servicio de la extensa red de Repsol.

Más información en www.racvn.net



5% descuento

eparkbilbao es una empresa impulsada en 2012 por un grupo de jóvenes emprendedores de Bizkaia, con el fin de ser el primer parking 'low cost' en el norte de España y dar servicio en el aeropuerto internacional de Bilbao. Cuenta con un equipo profesional muy cualificado.

5% de descuento para socios. Para beneficiarse del descuento solo debe presentarse el carné de socio del RACVN.

www.eparkbilbao.com



5-7% descuento

BCD Travel es una agencia líder en viajes corporativos que ayuda al cliente en la optimización de sus viajes sin renunciar a nada, con un servicio global y, al mismo tiempo, con flexibilidad local. Gestión integral y personalizada del programa de viajes de la empresa, combinando tecnología innovadora con un servicio flexible y a la medida de cualquier necesidad.

5 a 7% descuento directo en paquetes vacacionales de mayoristas propios. Reservas en Alameda de Mazarredo, 16 (Bilbao).

Tel. 946 05 00 05

Ventajas únicas en el uso y mantenimiento de su vehículo

En talleres mecánicos, aparcamientos, autoescuelas...



15% de descuento para socios en aparcamiento San José de Vitoria-Gasteiz (junto a Hospital Vitas San José).



TALLERES JUANJO MOTOREDER

10% de descuento en piezas de mantenimiento (filtros, pastillas, etc.). En calle Erdikoetxe, 3 (Bilbao).



25% dto. en sustitución de lunas de automóvil y cambio de escobillas de limpiaparabrisas. No acumulable.

Tel. 944 759 572

www.carglass.es



Precio especial en curso de conducción segura (60 euros). En Zierbena, Vizcaya. Tel. 670 84 92 44



20% en mantenimiento y mano de obra. Dtos. en franquicias de seguros. Consultar condiciones. En Laredo (Cantabria).



10% de descuento para socios del RACVN. Reportajes fotográficos, redes sociales y comunicación. Tel. 629 764 709

www.ecvpilot.com

www.becoautomocion.com

rafa@absolutzero.net



10% de descuento en matrícula y una clase de carretera gratis en permiso B. Centros en Bilbao y Arrigorriaga.



Reparación de chapa y pintura de automóviles. **15% en mano de obra**, sobre precio habitual. Ubicado en polígono Iturroondo.



15% dto. en mano de obra de carrocería. Condiciones especiales en materiales y trato preferente. Tel. 944 371 152.

Tel. 944 277 316 (Bilbao)

Tel. 948 363 304 (Burlada)

www.autocarrocariasretuerto.es



Servicios funerarios: asistencia personalizada, gestión de documentación y asesoramiento jurídico. **Condiciones especiales a socios RACVN.** www.enalta.es



Descuentos y condiciones especiales en la compra de neumáticos en Neumáticos Servibas. Basauri (Zuia Ibarra, 1).



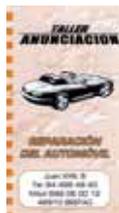
Regalo cheque descuento de 100 € aplicable a 1ª franquicia en reparaciones de vehículo a TR Franquicia. Vehículo sustitución.

Tel. 946 611 000 (24 horas)

Tel. 944 40 70 98

Tel. 944 260 734 (Etxebarri)

También en tiendas, formación, centros médicos...
Para ahorrar al máximo en los gastos cotidianos



10 euros de descuento en mano de obra de reparaciones, con carné de socio RACVN. Taller ubicado en Sestao (Juan XXIII, 8).

Tel. 699 060 012



15% dto. sobre total de la factura. Vehículo de sustitución (según disponibilidad). Ubicado en la calle Etxaun de Basauri.

Tel. 944 405 019



15% dto. en cascos Biltwell y Bell en stock, y 10% sobre motos en stock a la venta. Consultar condiciones. En San Sebastián.

www.caferacersspirit.com



15% dto. en mano de obra, margen de repuestos y franquicia. Consultar condiciones. En Vitoria-Gasteiz.

Tel. 945 13 04 47 · 945 13 76 33



10% de descuento en mano de obra y recambios. Además, trato preferente en el taller. En Bilbao: calle Benito Alberdi, 4 y 6.

Tel. 944 449 708



10% sobre el precio habitual de mano de obra y recambios. Diagnóstico gratuita y vehículo de cortesía (según disponibilidad).

Tel. 944 330 943 (Bilbao)



10% en mano de obra. Dtos. y condiciones especiales en piezas. En Derio (Pl. Neinver). Tel. 944 554 119.

www.elcaseriopremium.com



100€ de descuento en mano de obra y coche de sustitución. Taller ubicado en Polígono Betsaide, 11 (Elorrio).

Tel. 946 582 454 · 628 776 025



9% de descuento en mano de obra y 4% en recambios. Consultar ventajas especiales. En Bilbao (Pérez Galdós, 48).

Tel. 944 41 04 40



10% dto. en reparaciones particulares. Más de 40 años de experiencia. En San Sebastián (Apostolado, 36).

www.carroceriasbiyona.com



15% dto. en mano de obra. Vehículo de sustitución (según disponibilidad). Pol. Ind. Noain de Esquiroz (Navarra).

Tel. 948 312 726



10% dto. en mano de obra sobre el precio habitual, y 10% en aceites y filtros. En Pamplona (Río Ega, 19).

Tel. 948 244 225



10% de dto. en mano de obra y descuentos en recambios y franquicia. En Vitoria-Gasteiz (Venezuela Kalea, 1).

Tel. 945 21 34 54



10% de descuento en reparaciones (mecánicas, eléctricas y mantenimiento). En Iurreta (Vizcaya).

Tel. 946 20 33 48



10% dto. en material eléctrico. Asesoramiento gratuito en puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Tel. 662 37 55 85 / 662 37 55 58



10% sobre el precio habitual al identificarse como socio del RACVN. Polígono Industrial Ibur Erreka (Eibar).

Tel. 943 204 122



15% en sesión fotográfica de vehículo clásico y 10% en resto de sesiones fotográficas. Tel. 605 76 84 45 (San Sebastián)

www.ohimat.com



10% de descuento en tandas individuales y biplaza de karts. Ubicado en Parque Comercial Gorbeia (Vitoria-Gasteiz).

www.bigkarting.com



10% sobre el precio habitual en reparaciones de carrocería. Polígono 27 (Gipuzkoa). Tel. 943 47 29 51

www.carroceriaserrotta.com



10% dto. en consultas, compra de suplementos/complementos nutricionales y test. Consultar otras ventajas. En Pamplona.

www.javierlarrayoz.com



Explora, sueña & descubre

5% de descuento sobre tarifas web, con desayuno incluido (en establecimientos colaboradores). Código dto.: RACVN.

Reservas www.atotxarooms.com



4€/hora de 9 a 17 horas y **10% dto.** en artículos de la tienda y grupos completos de la escuela. En Vitoria-Gasteiz.

Tel. 945 357 131



10% de juguetería y 5% en libros en astrolibros.com. Dos tiendas en Vitoria-Gasteiz. Tel. 945 15 61 30.

www.astrolibros.com



10% de descuento en servicios, Clínica estética y terapias holísticas, en calle Hurtado de Amézaga 3, (Bilbao).

www.masajesbilbaoholus.com



Primera visita preoperatoria gratuita y **precio especial en corrección visual por láser** (920 €/ojo) y en **presbicia** (1.390 €/ojo). Es necesario presentar el carnet de socio en la primera visita. Tarifas válidas hasta el 31/12/2024

Tel. 902 180 200



10% en revisión, accesorios y conversión a bici eléctrica. **5% en patinetes eléctricos.** Condiciones especiales en alquiler.

Tel. 943 42 95 00 (S. Sebastián)



IBILSA
Centro Médico y Psicotécnico

Reconocimientos médicos para permisos de conducir, náutica, seguridad privada, etc. **10% de descuento sobre tarifa.**

www.ibilsa.com (San Sebastián)



CERTIME SA

Centro médico y psicotécnico. **5% sobre tarifa en certificados** de conducción, armas, perros peligrosos, buceo, deportivos...

Tel. 944 42 09 99 (Bilbao)



CRC.CFC. CAMPUS SL.

CENTRO DE RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

5% sobre la tarifa en certificados de conducción, armas, perros peligrosos, buceo, deportivos, oposiciones y marina.

Tel. 946 12 27 67 (Bilbao)



15% en certificados de armas, conducción, perros peligrosos, deportivos, marina u oposiciones. Para socios y familia directa.

Tel. 945 23 18 07



INSTITUTO PSICOTECNICO BIZKAIA

10% sobre el precio habitual de la Tarifa Ordinaria. Es necesario presentar la tarjeta de socio para acceder al descuento.

www.psicotecnico.biz

Consulte el listado completo de establecimientos con descuento en www.racvn.net

DESDE EL MÓVIL CON LA APP RACVN

Cómo activar Autohelp, un dispositivo que nos puede salvar la vida



En el anterior número de esta revista, el director de Clientes y Grandes Cuentas de Caser, Germán Bautista, explicó ampliamente las ventajas y funcionamiento del nuevo servicio Autohelp, un innovador dispositivo de seguridad vial que activa avisos de socorro y puede llegar a salvarnos la vida en caso de accidente. Para poder acceder a este servicio, es necesario que el socio haya aportado número de teléfono móvil al Club.

INSTALACIÓN DE LA APP

Para disfrutar de Autohelp es necesaria la instalación de la App RACVN en el 'smartphone'. El primer paso es abrir la caja que acompaña esta revista y seguir las instrucciones: en la caja encontraremos un QR mediante el cual podremos descargar la aplicación en el móvil. Una vez tengamos instalada la aplicación, necesitamos configurarla. Para ello, debemos abrirla y seguir los pasos.

- Otorgar permisos de ubicación, 'bluetooth' y notificaciones.
- Introducir el número de teléfono vinculado al RACVN y el DNI. En este punto, se mandará un SMS con el código de configuración.
- Una vez verificado el código, indicamos "Configurar dispositivo". Debemos des-ensroscar el dispositivo y quitar la pestaña que protege la pila.
- El dispositivo ya estará configurado y únicamente será necesario dejarlo en el vehículo y llevar consigo el teléfono móvil.

Videos tutoriales de configuración de Autohelp



Android



IOS

VAMOS A RECORDAR CÓMO FUNCIONA AUTOHELP

¿Cómo funciona AUTOHELP?

1. En caso de accidente...

- Imagina que vas por una carretera comarcal por la noche y tienes un accidente. No puedes avisar a nadie.

- ¿Qué harías?

- ¿Confiar en que alguien pasará tarde o temprano?
- Tranquilo, tu coche nos avisa automáticamente por ti.

2. ...te localizamos...

- En caso de accidente, cada minuto cuenta. Por eso, AUTOHELP es capaz de detectar automáticamente el accidente para, en ese momento, ponernos en contacto contigo.

3.y te enviamos una ambulancia.

- En caso de no recibir respuesta por tu parte...

- Informamos urgentemente de tu localización al 112

- Gracias a la inteligencia artificial, somos capaces de enviarte una ambulancia en cualquier momento, estés donde estés.

- Y, todo, sin necesidad de que hagas nada.

¿Por qué Autohelp marca la diferencia?

- No necesita instalación.

- Basta con colocar un pequeño dispositivo de apenas 3 x 3 cm en la guantera de tu coche y vincularlo a la app del RACVN y la funcionalidad de Autohelp. A partir de ese momento, siempre que conduzcas y tengas activada la app podremos detectar el accidente.

- Localización solo en caso de accidente.

- Autohelp no te geolocaliza en tus viajes; no comparte información ni con la aseguradora ni con terceros. Solo lo hacemos en el momento del accidente para poder enviar a los servicios de emergencia. Es un app para salvarte, no para controlarte.

- Seguridad para salvarte la vida.

El tiempo de respuesta juega un papel fundamental en caso de accidente. Siete de cada 10 muertes en carretera se dan los primeros 20 minutos después del accidente. Con Autohelp, reducimos al máximo ese tiempo, ya que la localización y envío de ambulancia es instantáneo.

POSIBLE REPRESALIA ANTE LA ZBE DE SAN SEBASTIÁN

EL RACVN, contrario a la ZBE de la costa de Iparralde

Las locuras contra el automóvil llegan a Iparralde. Como recoge “El Diario Vasco”, se ha diseñado una Zona de Bajas Emisiones de la frontera en Hendaya a Tarnos. Entra en vigor el 1 de abril y es obligatoria una viñeta que puede obtenerse en www.certificat-air.gouv.fr (4,91 euros para diésel anteriores a 2006 y gasolina anteriores a 1997), con sanciones de 68 euros a turismos y 135 euros a vehículos pesados. El RACVN considera que esta medida “colisiona con derechos básicos, como la libertad de personas y mercancías recogidas en la legislación europea”. Por ello, entiende que uno de sus fines fundamentales es recaudatorio, ya que “no son zonas altamente pobladas ni con gran industria. Y, por ende, poco contaminadas”. Entiende que puede tratarse “de una represalia a la ZBE de San Sebastián, que obliga a los extranjeros a solicitar un permiso previo”. Pese a ello, el Club recomienda obtener la viñeta para sanciones.



EN DEFENSA DE LOS AUTOMOVILISTAS Y SU DERECHO A LA MOVILIDAD

Recursos del Club a las ZBE's de Bilbao y San Sebastián



La demanda contra el Ayuntamiento de Bilbao por la ZBE sigue su trámite tras la presentación del recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco. El Club continúa a la espera de recibir el documento completo de la nueva normativa de libre circulación en la recién creada ZBE, para presentar el escrito de demanda. En la misma línea, formulado el anuncio de impugnación de la normativa de la nueva ZBE en San Sebastián, el TSJ del País Vasco (Sala 1ª) ha admitido a trámite la misma y el RACVN espera

recibir el dossier completo en el que el Ayuntamiento ha basado su adopción, para poder presentar así la correspondiente demanda. El Club reitera su “inequívoco compromiso con la protección del medio natural, un bien que hemos de respetar al igual que nuestros derechos como ciudadanos. Objetamos seriamente el uso partidista y, a nuestro entender, erróneo del poder delegado que ostentan los representantes políticos a la hora de legislar con inteligencia en defensa de todas las clases sociales; en especial, de las menos favorecidas”.

Renovación del acuerdo de colaboración con Futuroscope

El RACVN y Futuroscope han renovado el acuerdo de colaboración que une a ambas entidades desde hace ya diversos años. De este modo, continúan apostando por la creatividad y el arte de los socios más jóvenes: los ganadores del Concurso de Christmas RAC Gazte podrán seguir disfrutando del premio de descubrir las experiencias inolvidables del parque temático del futuro.



Colección de miniaturas en la sede del Club



El RACVN continúa ofreciendo a curiosos, paseantes y socios una muestra de la magnífica colección de vehículos en miniatura de Claudio Abdón Herrero. La muestra, que se renueva regularmente, expone más de 1.500 miniaturas en las vitrinas-escaparate de la sede del RACVN en la calle de Los Fueros, 4 de San Sebastián. Una oportunidad de disfrutar de joyas muy curiosas y atractivas.

Participación en la cabalgata de Pamplona

El RACVN llevó ilusión y alegría a los niños y niñas de Pamplona como patrocinador de la cabalgata de Reyes del 5 de enero. El compromiso con los más pequeños ha sido siempre una de las señas de identidad del Club y eventos como este son una buena muestra.

Primer partido del Bilbao Basket en 2025

Eduardo Martínez, director gerente del RACVN, acudió al Bilbao Arena Miribilla en compañía de su hija para vivir en directo el primer partido del año 2025 del Bilbao Basket, que se enfrentó al Morabanc Andorra. El encuentro finalizó con victoria de los hombres de negro.



Formación en conducción segura y eficiente

El director del Área Deportiva del RACVN, Xabier Arzamendi, impartió una formación en conducción segura y eficiente a los 13 trabajadores de la empresa Ricardo Galdeano Sánchez, S.L. El curso se celebró el 24 de febrero, con el objetivo de concienciar de los peligros que el trabajador tiene en su jornada laboral. La formación obtuvo una elevada valoración de los participantes.



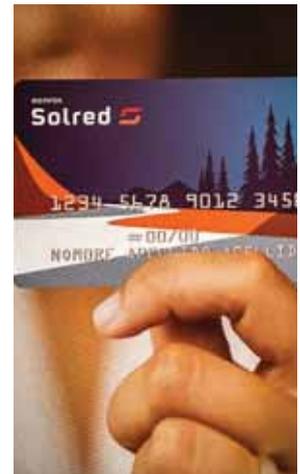
Concierto Solidario del Colegio Mayor Ayete



El Colegio Mayor Ayete sensibiliza a los habitantes de San Sebastián frente a la situación de exclusión social con la XIV edición del Concierto Solidario celebrada en el Auditorio el Kursaal, en colaboración con Cáritas Gipuzkoa y el apoyo del RACVN. El evento recaudó fondos para atender a personas sin hogar de centros Aterpe, donde se acoge, acompaña y cuida a gente con problemas físicos y/o sociales, y Hotzaldi, un centro de acogida nocturna a personas sintecho, además de otros como Lamorus o Trintxerpe. En esta ocasión, el programa musical incluyó la obra "Carmina Burana" de Carl Off.

Guía 2025: "RACVN homenaje a la automoción" Historia de una pasión

Desde que Carl Benz construyó su triciclo Benz 1 (1885), el mundo de la automoción no ha parado de evolucionar. En 1876, Nikolas Augus Otto inventó el motor de combustión interna de 4 tiempos, con el apoyo de Wilhelm Maybatch y Gottlieb Daimler. Hoy, en tiempos tan convulsos para esta industria, el RACVN hace historia recorriendo por toda España las mejores colecciones públicas y privadas de la aventura de viajar: museos dedicados al automóvil, la motocicleta, camión o cualquier vehículo motorizado. ¡A disfrutar del viaje!



Descuentos en gasolineras Repsol

Gracias al renovado acuerdo con Repsol, el RACVN ofrece a sus socios la posibilidad de repostar más barato mediante el uso de la tarjeta SOLRED en una extensa red de estaciones de servicio Repsol. Para disfrutar del descuento, los socios deben ponerse en contacto con su oficina o agente comercial, que les indicarán los pasos a seguir. Descuento válido en las estaciones acogidas al acuerdo.



Renovación del acuerdo con FENAUTO

El RACVN y FENAUTO han renovado el acuerdo que une a ambas entidades. En palabras de sus representantes, esta colaboración permite sacar adelante numerosos proyectos tanto de formación como deportivos, como la Copa RACVN de Rallyes de Tierra, el curso de formación para copilotos, la beca al mejor junior de la Copa y la subvención en una de las carreras de la competición.



ENTIDAD ASEGURADORA Y GARANTE DE DERECHOS

El Consorcio de Compensación de Seguros en el automóvil

EN EL NÚMERO ANTERIOR DE ESTA REVISTA ANALIZAMOS AL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS (CCS) EN SU FUNCIÓN EN LOS DENOMINADOS “RIESGOS EXTRAORDINARIOS”; COMO SU INTERVENCIÓN EN LA RECIENTE DANA EN EL LEVANTE ESPAÑOL. EN ESTA OCASIÓN, TRATAREMOS SU FUNCIÓN DENTRO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVILES. POR REDACCIÓN RACVN.

Para muchos ciudadanos, el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) aparece cercano a la cobertura de los riesgos extraordinarios, como una figura central de un sistema de indemnización por daños catastróficos único en el mundo. Pero es necesario conocer la magnitud de la institución, ya que en su trayectoria ha ido asumiendo otras obligaciones, como las relacionadas con el seguro de crédito a la exportación, el seguro agrario combinado, el seguro de responsabilidad civil de automóviles de suscripción obligatoria, el seguro obligatorio de viajeros, el seguro obligatorio del cazador

y el seguro de responsabilidad civil de riesgos nucleares, en un elenco de actividades de carácter subsidiario y de fondo de garantía.

Desde 1998, su actividad se extiende a los riesgos medioambientales, entrando a formar parte del Pool Español de Riesgos Medioambientales. Asimismo, y por disposición de la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, el CCS asume las funciones de liquidación de entidades aseguradoras que venía desempeñando, hasta esa fecha la CLEA (Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras).

A continuación, trataremos su

función dentro del Seguro Obligatorio de Automóviles.

Cobertura en automóvil

La doble función del CCS en este ámbito es:

- Asumir la **cobertura obligatoria** de los automóviles no aceptados por las compañías aseguradoras, y la de los organismos públicos que lo soliciten.
- Indemnizar los **daños ocasionados por vehículos desconocidos, sin seguro o robados**.

Garantía aseguradora

La actividad aseguradora del CCS en seguro directo es similar a la realizada por cualquier ase-

guradora privada, mediante el cobro de una prima y la emisión de una póliza, y en los siguientes casos:

• **Vehículos de particulares:** contratación de la cobertura de responsabilidad civil de suscripción obligatoria derivada del uso y circulación de vehículos a motor en el caso de vehículos cuya solicitud de aseguramiento no haya sido aceptada o haya sido rechazada por dos o más entidades aseguradoras, salvo que el riesgo fuera aceptado por otra u otras aseguradoras a petición del CCS. El denominado “seguro obligatorio”, que es únicamente la res-

Entre otras funciones, el CCS asume la cobertura obligatoria de automóviles no aceptados por las aseguradoras e indemniza daños causados por vehículos desconocidos, sin seguro o robados.

responsabilidad civil obligatoria sin ninguna garantía adicional.

• **Vehículos de organismos públicos:** se refiere a la contratación de la cobertura de las obligaciones derivadas de la responsabilidad civil por hechos de la circulación de los automóviles integrantes de la Comunidad de Vehículos Oficiales (vehículos del Estado, comunidades autónomas, corporaciones locales y organismos públicos adscritos a cualquiera de ellos), cuando se solicite concertar este seguro con el Consorcio. En este caso, el CCS puede asumir la cobertura de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, superando los límites del seguro obligatorio.

Seguro de vehículos de particulares

Este seguro de suscripción obligatoria contratado con el CCS es un seguro de Responsabilidad Civil, y por tanto sometido a su regulación normativa y a sus límites indemnizatorios. De acuerdo con ello, incluye la reparación de los daños producidos a terceros por hechos de la circulación hasta las siguientes cantidades establecidas en la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor:

- Daños a las personas hasta 70 millones de euros, cualquiera que sea el número de víctimas.

- Daños en los bienes hasta 15 millones de euros por siniestro.

- Asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria en la cuantía necesaria hasta la sanación o consolidación de secuelas, siempre que el gasto esté debidamente justificado.

- Gastos de entierro y funeral: según los usos y costumbres del lugar donde se preste el servicio, en la cuantía que se justifique.

Sin embargo, **no incluye:**

- Los daños causados a terceros por encima de los referidos límites cuantitativos.

- Los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

- Los daños materiales sufridos por el propio vehículo asegurado ni por las cosas en él transportadas como consecuencia del accidente.

- Las coberturas distintas a la de responsabilidad civil tales como reclamación de daños, defensa jurídica, asistencia en viaje, etc.

Seguro de organismos públicos

El Consorcio dispone de dos modalidades de Seguro de Responsabilidad Civil para los vehículos de Organismos Públicos:

- **Seguro de RC de Suscripción Obligatoria:** el seguro de automóviles de suscripción obligatoria contratado de esta

forma con el CCS es un seguro de Responsabilidad Civil, y por tanto sometido a su regulación normativa y a sus límites indemnizatorios (70 millones de euros cualquiera que sea el número de víctimas en daños a las personas y 15 millones de euros por siniestro en daños a los bienes). De acuerdo con ello **no se cubren:** los daños causados a terceros por encima de los referidos límites cuantitativos; daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento de conductor del vehículo causante; daños materiales sufridos por el propio vehículo asegurado ni por las cosas en él transportadas como consecuencia del accidente; y reclamación de daños, defensa jurídica, asistencia en viaje, etc.

- **Seguro Voluntario:** la ley autoriza al Consorcio a asumir la cobertura de este seguro superando los límites del aseguramiento obligatorio, en las condiciones que se establezcan en la póliza que se emita. Las exclusiones mencionadas anteriormente con respecto a la cobertura obligatoria son válidas para esta cobertura voluntaria, además de las que se fijan en las condiciones de la póliza.

Seguro de automóviles de suscripción obligatoria

Corresponde al CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el **vehículo causante sea desconocido.**

No obstante, si como con-

secuencia de un accidente causado por un vehículo desconocido se hubieran derivado daños **personales significativos**, el CCS habrá de indemnizar también los eventuales daños en los bienes derivados del mismo accidente. Se considerarán daños personales significativos la muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

- Indemnizar los **daños a las personas y en los bienes**, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando **dicho vehículo no esté asegurado.**

- Indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido **objeto de robo o robo de uso.** En siguientes números de la revista trataremos de las otras funciones del CCS recogidas en nuestro ordenamiento jurídico.

...
MÁS INFO EN PUNTOS DE ATENCIÓN RACVN Y TEL. 902 34 34 35.



BALANCE DE 2024

El valor más bajo de siniestralidad vial de los últimos diez años

EL CLUB HA PRESENTADO EL "INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2024"; SU ESTUDIO ANUAL SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO, LA SINIESTRALIDAD VIAL, LAS MATRICULACIONES Y LA MOVILIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. ENTRE LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES, DESTACA LA REDUCCIÓN DE LA TASA DE SINIESTRALIDAD POR MILLÓN DE DESPLAZAMIENTOS, QUE REGISTRA EL ÍNDICE MÁS BAJO DE LA ÚLTIMA DÉCADA. POR REDACCIÓN RACVN.

La movilidad y la seguridad vial siguen siendo pilares fundamentales en la filosofía del RAC Vasco Navarro. En cumplimiento de este compromiso, el Club ha centrado su labor y esfuerzo en 2024 en la defensa del derecho constitucional de los automovilistas al uso de su vehículo y a su movilidad individual.

Parque automovilístico
Diversos factores influyen en la configuración del parque automovilístico, incluyendo

las políticas gubernamentales, las regulaciones de emisiones, los incentivos fiscales y la conciencia medioambiental. La digitalización, la conectividad y la evolución de las tecnologías de asistencia a la conducción (ADAS) también desempeñan un papel cada vez más importante.

El año 2024 ha resultado un período de transición y adaptación para el sector de la automoción y la movilidad. A los desafíos persistentes de años anteriores se sumaron las nue-

vas dinámicas impulsadas por la acelerada transición hacia la movilidad sostenible y la creciente complejidad de la regulación en las áreas urbanas.

En este contexto, el mercado automovilístico se mantuvo con una recuperación moderada, con un aumento de la creación de coches eléctricos en progreso. Aunque se anticipa una continuidad en la recuperación del mercado, la incertidumbre económica y la volatilidad de los precios de los combustibles podrían

moderar el crecimiento. La adopción de vehículos eléctricos sigue su curso moderadamente ascendente, pero la insuficiente infraestructura de carga y las barreras de asequibilidad persisten como obstáculos.

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE's) se consolida en las ciudades, generando debates y exigiendo adaptaciones por parte de los ciudadanos. La micromovilidad, con patinetes y bicicletas eléctricas,

La entrada en vigor de las **Zonas de Bajas Emisiones** ha supuesto un cambio trascendental en la movilidad urbana. La falta de homogeneidad en las normativas ha generado **confusión entre los conductores**, que se enfrentan a un mosaico de reglas al desplazarse entre ciudades

continúa su expansión, planteando retos en la gestión del espacio público y la seguridad vial. Las restricciones a la movilidad se extienden como medidas para reducir la congestión y las emisiones, generando controversia.

La edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años, uno de los más envejecidos de Europa; uno de cada dos vehículos en España tiene más de 15 años. Seis de cada diez vehículos en España tienen Etiqueta B (29,7% del parque) o no tienen distintivo ambiental (29,4%). Los eléctricos puros cuentan

con una presencia residual en el parque: 1,5% en autobuses; 0,6% en turismos y comerciales; y un 0,1% en industriales.

Movilidad: impacto de las ZBE's

La entrada en vigor de las ZBE's ha supuesto un cambio trascendental en la movilidad urbana. Más de 160 ciudades en España tienen que implementar estas zonas, cumpliendo con los mandatos de la Ley de Cambio Climático. Si bien algunas ciudades ya habían avanzado en este proceso, muchas otras se han enfrentado a la complejidad de

la implementación, con desafíos y retrasos significativos. Uno de los mayores obstáculos ha sido la diversidad de regulaciones entre municipios. La falta de homogeneidad en las normativas de las ZBE's ha generado confusión entre los conductores, quienes se enfrentan a un mosaico de reglas al desplazarse entre ciudades. Esta diversidad, si bien responde a las particularidades de cada municipio, evidencia la necesidad de una mayor coordinación a nivel nacional.

Siniestralidad

A nivel nacional, a pesar del aumento en la movilidad — récord en el número de desplazamientos — se ha registrado una relativa estabilización en el número de fallecidos. La tasa de siniestros mortales por millón de desplazamientos se ha situado en 2,2, el valor más bajo de los últimos diez años, lo que indica una mejora en la seguridad vial a pesar del aumento de la movilidad. En España se contabilizaron 1.040 accidentes mortales, con 1.154 fallecidos y 4.634 heridos graves y aumento de los accidentes con múltiples víctimas (91) con 205 fallecidos. En Euskadi, el índice de mortalidad continúa en términos

generales con la tendencia descendente observada en los últimos años. El número de fallecidos en Vizcaya, Guipúzcoa y Álava se elevó a 37. Sin embargo, se registró un aumento en los fallecidos en "turismos y otros vehículos", lo que indica la necesidad de reforzar las medidas de seguridad para los ocupantes de vehículos. Los motoristas y peatones siguen siendo los colectivos más vulnerables. La mortalidad descendió en Gipuzkoa (19 fallecimientos, 11 menos que en 2023), mientras que aumentó en Araba (8 fallecimientos, 2 más) y en Bizkaia (10 fallecimientos, 2 más). En Navarra, la tendencia también fue de descenso en la mortalidad, con 24 fallecidos, el tercer año con menos víctimas en las últimas dos décadas, y una reducción del 71% desde 2004.

Impacto de las distracciones

Las distracciones, en su conjunto, continúan siendo la causa más frecuente de siniestros mortales. Dentro de este apartado, el uso del teléfono móvil destaca como un factor de riesgo creciente, superando a otros factores como el exceso de velocidad o el consumo de alcohol y drogas. ■

Actividad de asistencia del Club

El envejecimiento progresivo del parque automovilístico, con el consiguiente aumento en la probabilidad de averías, genera una demanda creciente de los servicios de asistencia del RAC Vasco Navarro. En 2024, el Club registró un total de más de 9.978 llamadas atendidas para asistencias en carretera, abarcando tanto entornos urbanos como interurbanos.

Las principales causas de asistencia fueron:

- **Batería:** se mantiene como la causa principal, representando el **29,57%** de las asistencias, con un total de 1.112 expedientes.
- **Neumáticos: 14,8%** de los casos.
- **Problemas de motor: 10%** de los casos.
- **Sistema de frenos: 8%** de los casos.
- **Sistema de dirección: 6%** de los casos.



GESTIONADO POR EL PERIODISTA JUAN MARI MAÑERO

“A quien corresponda”: nuevos casos de interés para los ciudadanos

PRESENTAMOS UNA NUEVA EDICIÓN DE LA SECCIÓN “A QUIEN CORRESPONDA”, EL SERVICIO DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA DEL RAC VASCO NAVARRO, QUE RECOGE DENUNCIAS, DUDAS O SUGERENCIAS SOBRE TEMAS DE MOVILIDAD. LA INICIATIVA SIGUE SIENDO UN ÉXITO, CON CADA VEZ MÁS CONSULTAS.

Esta sección no solo está siendo un éxito de participación, sino que se ha consolidado como altavoz de numerosas peticiones de la ciudadanía (socios y no socios del Club) y como un nuevo canal para debatir sobre as-

pectos que preocupan a toda la sociedad. “A quien corresponda RACVN” se basa en una fórmula ya contrastada en distintos medios de comunicación (radio, televisión y digital) y mantiene intacta su filosofía en la adaptación

al RAC Vasco Navarro. En nuestro caso, se orienta a visibilizar las inquietudes, sugerencias y denuncias de los ciudadanos en cuestiones de movilidad, tráfico y seguridad vial; especialmente, en el País Vasco y Navarra.

Dudas denuncias y abusos

La sección “A quien corresponda” de la página web y las redes sociales del Club sigue recibiendo y atendiendo las denuncias y comentarios de la ciudadanía sobre cuestiones de movilidad y seguridad vial. En esta página de la revista destacamos algunos de los asuntos más relevantes recibidos las últimas semanas: principalmente, se recogen denuncias de los ciudadanos a la situación de la movilidad en San Sebastián o Bilbao y a las actuaciones de los respectivos ayuntamientos.



Algunos agentes de movilidad de San Sebastián se escaquean.

El cuerpo de agentes de movilidad de la ciudad no goza de la simpatía de una gran mayoría de la ciudadanía. Sobra decir que no son todos, pero sí un buen número que empaña el trabajo de sus compañeros. Es difícil explicar qué hacen escondidos o en zonas apartadas—en ocasiones, durante horas—cuando la ciudad tiene la peor movilidad de las últimas décadas y el caos no deja de aumentar. Más empatía y menos prepotencia.



¿Qué tipo de vehículo me compro?

Fernando Miguélez, director general de Ganvam, comparte sus consejos en este momento de confusión: “Más allá de informarse bien sobre las opciones y leer las reseñas, la mejor opción es un híbrido no enchufable, que combina la tecnología eléctrica con el motor de combustión. Tienen etiqueta ECO, cumplen la normativa, reducen las emisiones y ayudan a los fabricantes a cumplir sus objetivos de emisiones. Hay una gran oferta en el mercado”.



Conflictos en el Aeropuerto de Loiu para coger el bus a San Sebastián.

El servicio de bus entre el Aeropuerto de Loiu y San Sebastián es claramente mejorable: el horario es insuficiente, los autobuses se llenan y los pasajeros se quedan en el aeropuerto, donde tienen dos alternativas: quedarse a dormir en Bilbao o coger un taxi con un coste aproximado de 200 euros. Un domingo reciente se dio la paradoja de autobuses que salían con plazas libres, dejando a usuarios en tierra.

¿Cómo hacer llegar las denuncias?

Los ciudadanos interesados en contactar con “A quien corresponda” podrán enviar sus denuncias, preguntas o sugerencias a través del correo electrónico aquienresponde@racvn.net o el número de teléfono **648 275 430**. También se puede acceder en el siguiente enlace: <https://racvn.net/a-quien-corresponde/a-quien-corresponde-llega-al-racvn/>

Escanea este código para iniciar un chat de Whasapp con #Aquienresponde



— Sastrería —
ALDABALDETRÉKU

Aldabaldetrekú viste a Juan Mari Mañero

San Francisco 5, Gros (Donosti) www.aldabaldetrekú.com



Un seguro adaptado
a las necesidades
de tus clientes.

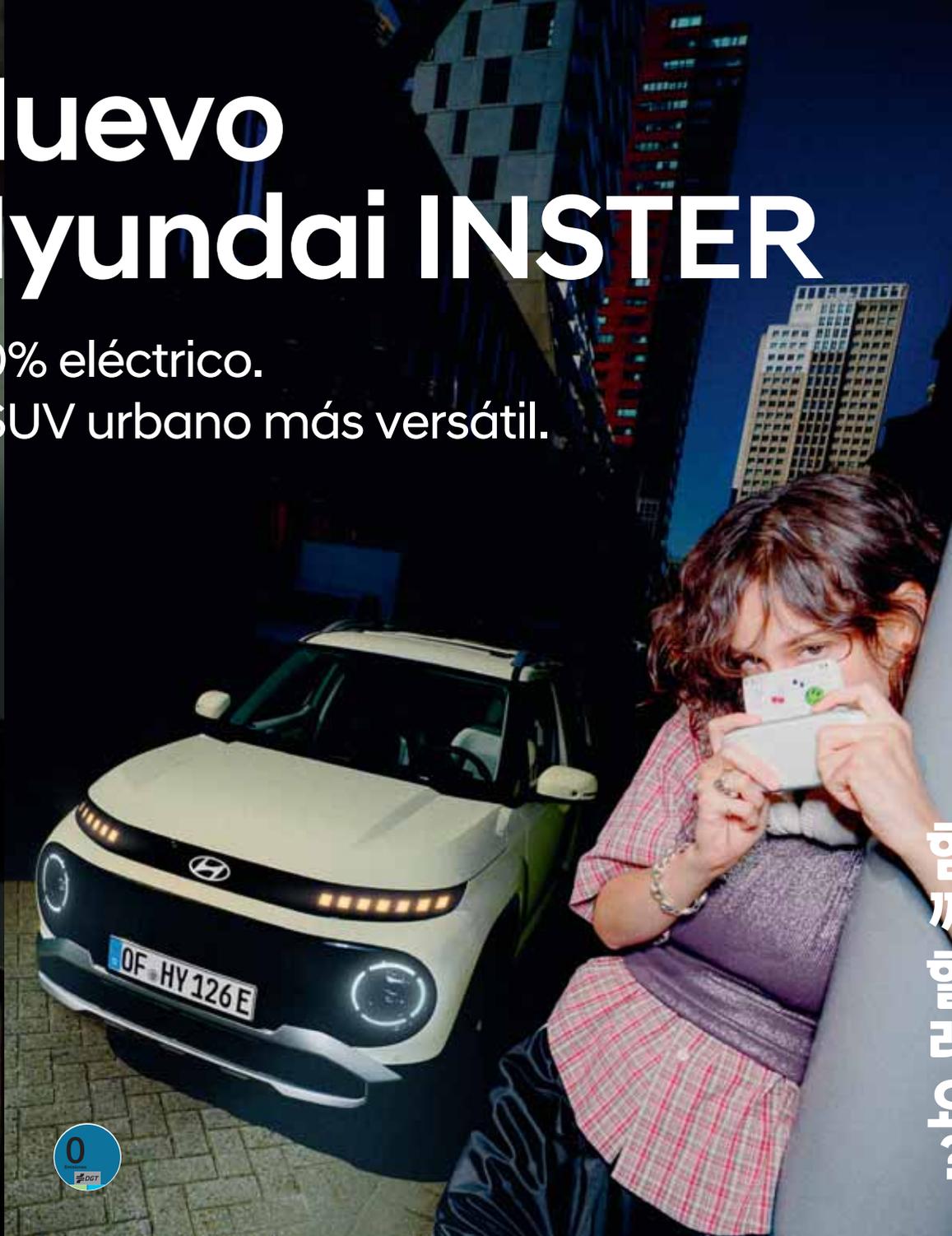
pelayo[®]



pelayo.com

Nuevo Hyundai INSTER

100% eléctrico.
El SUV urbano más versátil.



함께 할래요?



El nuevo Hyundai INSTER 100% eléctrico combina la esencia coreana con la flexibilidad que necesitas en tu día a día. Experimenta la versatilidad de su tamaño ajustando los asientos traseros y aumenta todo el espacio extra que necesites. Con una autonomía líder en su segmento de 518km en ciudad*, también podrás alargar tu viaje, sea cual sea tu próximo destino. Empieza ya a vivir increíbles experiencias y descubre más en [Hyundai.es](https://www.hyundai.es) ¿y tú? are you in?

 **HYUNDAI**

Gama INSTER: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico combinado (Wh/km): 143 (batería 42 kWh) - 151 (batería 49 kWh). Autonomía en uso combinado (km): 327 (batería 42 kWh) - 370 (batería 49kWh 15"). Autonomía en uso ciudad (km)*: 473 (batería 42 kWh) - 518 (batería 49kWh 15"). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Modelo visualizado: Nuevo Hyundai INSTER. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es