

Las 100 mentiras del mundo del automóvil

Todos tenemos un amigo 'enteradillo' o un cuñado 'listillo' que ama ser el centro de atención y contar un montón de cosas sobre los coches, sean verdad o no...

CONDUCCIÓN

1) Cuanto más pesados son los automóviles, más se agarran a la carretera en curvas.

Es al revés, pues el aumento de la adherencia al suelo por el mayor peso es menor que el aumento de la fuerza centrífuga a que es sometido, y ésta tiende a sacarlo de la carretera.

2) Todavía es corriente escuchar el dicho: "mete la directa que tenemos prisa".

En los coches actuales es raro, por no decir imposible, encontrar uno con directa, lo que significa una relación 1:1 –directa o sin desmultiplicación– en su caja de cambios. Casi todos los coches actuales tienen la cuarta, quinta o sexta velocidad sobremultiplicada.

3) Este automóvil tiene tracción trasera.

Tracción es la acción de tirar de un objeto para moverlo, por lo que sólo se podría utilizar este vocablo para los de tracción delantera. Los que traccionan atrás, deberían designarse como propulsión trasera.

4) Está prohibido utilizar el móvil cuando se conduce.

La nueva legislación sobre seguridad vial solo prohíbe hablar por el móvil, pero no prohíbe marcar, utilizarlo para consultar o como calculadora, a pesar de que estas acciones son mucho más peligrosas que hablar.

5) Está permitido hablar por teléfono cuando se conduce si se utiliza un sistema de manos libres integrado o similar.

Los dispositivos Bluetooth con auricular inalámbrico, que funcionan con marcación por voz de forma similar al manos libres integrado, están prohibidos en España –pues se prohíbe cualquier tipo de auricular–, pero no en el resto de países de la Comunidad Europea.

6) Cómprate el coche gris metalizado, pues el color no influye en la seguridad de un automóvil.

Aunque sea un color bonito, las estadísticas revelan que es especialmente peligroso, pues se confunde con la carretera al amanecer y al anochecer.

7) Hay quien dice que las luces largas sirven para ver mejor en cualquier situación, incluso con niebla.

La niebla son minúsculas gotas de agua flotando en el aire que reflejan la luz que reciben y nos deslumbran. Por eso los faros de niebla deben enfocar a las cunetas y no al centro.

8) Se llama 'Don Nicanor' al que conduce muy despacio normalmente y entorpece el tráfico.

Pero Nicanor es un nombre histórico muy respetable. Entre otros, así se llamaba el hijo del general Patroclo, que fue jefe de los elefantes del ejército sirio. ¿Será por la lentitud de estos animales?

9) Para ahorrar gasolina hay que conducir sistemáticamente en quinta velocidad.

Aunque para ahorrar se debe conducir en marchas largas, llega un momento en el que el consumo aumenta. Nunca bajar de 2.000 revoluciones, pues el motor sufre mucho.

10) En las curvas hago pequeños movimientos de volante para aumentar el agarre del coche. En la televisión veo que los pilotos de Fórmula1 lo hacen.

Con estos movimientos tan sólo se consigue disminuir la adherencia. Lo que hacen los pilotos es corregir constantemente la trayectoria, pues los anchos neumáticos de su monoplace tratan de tomar otras trayectorias debido a las irregularidades de la pista.

11) Los automóviles pesados son más seguros que los ligeros.

Algunos pueden serlo ante un accidente, pero es más fácil tener el accidente si son pesados, ya que su inercia es mayor.

12) Lo más rápido para poner derecha la dirección es soltar el volante, ya que vuelve por sí mismo.

Es cierto que vuelve muy rápido, pero lo hace sin ningún control y puede resultar fatal. Jamás debemos soltarlo.

13) Cuanto más cerca del volante conduzcas, mejor verás.

Cierto que se ve mejor, pero se conduce mucho peor y con más riesgo. Casi no tenemos recorrido de los brazos para mover el volante con soltura, y en caso de un accidente, la cabeza puede dar contra el parabrisas.

14) Lo mejor es conducir alejados del volante, aunque apenas podamos agarrarlo.

A algunos les puede parecer una postura muy 'de carreras', pero ante una situación difícil responderemos con un movimiento lento y poco preciso.

15) Al subir de marcha es bueno dar un pequeño acelerón.

Nadie ha conseguido encontrar una razón a este hecho tan frecuente, pero lo cierto es que sólo conseguimos aumentar el trabajo de los sincronizadores del cambio.

16) Con los modelos equipados con todos los sistemas electrónicos de ayuda a la conducción, es casi imposible tener accidentes.

No se confíe, pues aún no se ha inventado un sistema contra los demás automovilistas ni uno que anule la inercia o energía cinética.

17) Cuando nos llaman por el móvil, debemos parar en el arcén para no ser multados.

La ley prohíbe parar en el arcén para hablar por teléfono.

18) Se dice de los ingleses que conducen al revés; por el lado incorrecto de la carretera.

Si hojearmos la historia veremos que hasta muy entrado el siglo XX en todo el mundo, incluso en España, se conducía así. No podemos olvidar la historia.

19) En autovía o autopista se puede circular por cualquier carril, siempre que no se entorpezca el tráfico.

Estamos obligados a circular siempre por el carril de la derecha, excepto en adelantamientos.

20) Lo más seguro es que en los viajes el niño menor viaje en los brazos de su madre.

Esto es muy peligroso. Los niños están mucho más seguros en las sillas que se fabrican para los menores.

21) Una velocidad X es siempre igual de peligrosa en la misma carretera.

No es cierto, pues es más seguro circular con un coche moderno a 100 kilómetros/hora que con un modelo de hace 10 años.

22) Si has bebido más de lo debido, puedes tomar aceite o un Almax para no dar positivo en un control de alcoholemia.

Que sepamos no hay ningún producto que impida dar positivo cuando se ha bebido más de la cuenta. Sólo sirve ser más prudente con el alcohol.

23) Avisar con las luces a otros conductores de la presencia del radar es ser solidario con los demás conductores.

Nos puede costar una buena multa y si nos cruzamos con 'delincuentes' podemos ponerlos sobre aviso.

24) Después de emborracharme, duermo un rato y después ya puedo conducir sin ningún miedo a los controles de alcoholemia.

O la siesta es de doce horas o daremos positivo, pues la velocidad de eliminación del alcohol en sangre es extremadamente lenta.

25) Los coches de todo terreno son más seguros que los turismos convencionales.

Los TT son mucho más inseguros, pues además de llevar el centro de gravedad mucho más alto, tienen suspensiones peores y llantas y neumáticos muy pesados. Además, las 'gomas' de tacos son muy inestables.

26) Yo prefiero los todo terreno, pues en caso de accidente estoy más protegido.

En caso de tener un accidente, los todo terreno son mucho más peligrosos que los turismos, ya que la estructura de un TT es mucho más rígida y se deforma menos ante un impacto; por lo que los pasajeros sufrirán en sus 'propias carnes' toda la violencia del impacto.

27) Los modelos GTi son menos seguros.

Son igual de seguros, lo que pasa es que los compradores suelen ser jóvenes algo imprudentes que confunden el conducir un coche potente con hacer el loco al volante. En determinadas maniobras como adelantamientos son más seguros.

28) El motor de este coche es muy ruidoso en carretera.

Cuando se circula por carretera es muy difícil oír el motor, ya que lo que más percibimos es el ruido de rodadura, el que proviene de la transmisión y el aerodinámico.

29) Inflar los neumáticos con nitrógeno es bueno para que el coche vaya mejor.

El coche va exactamente igual. Lo que sucede es que el nitrógeno –que no contiene nada de agua– logra que la temperatura se mantenga constante dentro del neumático. El aire siempre contiene algo de agua, que al calentarse se evapora y provoca un incremento de la temperatura y de la presión del neumático en sí.

30) Siempre llevo un CD en la luna trasera para que no puedan hacerme la foto los del radar.

En teoría el CD refleja el flash de la cámara y vela la foto, pero esto es una tontería, pues la foto sale completamente nítida.

31) A más de 280 kilómetros/hora el radar no puede pillarnos.

El radar puede medir velocidades muy superiores a los 300 kilómetros/hora. Lo único que lograremos será que el coche salga ligeramente movido.

NEUMÁTICOS

32) Mis neumáticos son excelentes porque duran 80.000 kilómetros.

No es sólo la duración lo que se debe mirar en un neumático. Es más importante la relación entre adherencia y duración. Aplique la teoría de la goma de borrar, la que borra bien es la que se desgasta. Busque un buen compromiso.

33) Puedes reparar un pinchazo en un neumático sin cámara poniéndole una.

Cuidado con este tipo de reparaciones, pues le puede costar mucho más que un neumático nuevo. No haga caso aunque se lo recomienden.

34) Si montas unos neumáticos más anchos, el coche se agarrará más.

Esto sólo es cierto en frenadas, pero no en curva, pues en curva para que el coche agarre más debe contar con neumáticos y llantas más anchas.

35) Los neumáticos se cambian cuando se desgastan.

Un neumático con más de tres años tiene la goma envejecida por la acción de la luz, el ozono y la temperatura, y pierde una parte importante de sus propiedades.

36) Los neumáticos con más presión se agarran más.

Al sobreinflarlos disminuye la superficie de contacto con el suelo, lo que reduce la adherencia.

37) Si pones unas llantas más anchas, el coche va mejor.

El coche puede quedar más bonito, pero también más incómodo y posiblemente fuera de la legalidad, si las llantas no estuviesen homologadas para ese modelo. En cuanto al comportamiento, puedes lograr que gire con mayor prontitud.

38) Los americanos de habla hispana confunden los neumáticos con las llantas.

En los coches de caballos y en los primeros automóviles, la llanta era la banda metálica que recubría las ruedas de madera, por lo que lo normal sería llamar llanta al neumático.

39) Los fabricantes montan llantas de más diámetro para conseguir más agarre.

Lo que se busca con las llantas de más diámetro es que en su interior quepan discos de freno mayores.

40) Las ruedas lisas no se agarran.

¿Cómo explicar que las utilizan los coches de competición? Sobre un firme limpio se agarran más que las que tienen dibujo. Pero las normales deben tener dibujo para drenar el agua y la suciedad que hay en las carreteras.

41) Cuando monto unos neumáticos nuevos, pido que me equilibren las ruedas delanteras para que no vibre la dirección.

Hay que pedir que equilibren las cuatro, pues de lo contrario podemos tener vibraciones indeseadas en el coche, además de aumentar el trabajo de los rodamientos.

42) ¿Es necesario equilibrar las ruedas cada 15.000 kilómetros?

Sólo es necesario cuando montes neumáticos nuevos o cuando por cualquier razón hayas separado el neumático de la llanta. También cuando des un bordillazo o cojas un bache muy grande a velocidad elevada.

COMBUSTIBLE

43) El cárter del motor debe estar siempre lleno de aceite para el buen engrase del motor.

¡Ojo! Pero sólo hasta la marca de máximo de la varilla, pues si la sobrepasa existe el riesgo de que tengamos una avería muy seria.

44) La gasolina verde no contamina.

No es tan ecológica como se cree, ya que su combustión produce benzopireno, que es una sustancia cancerígena, aunque es menos contaminante que la no verde.

45) Cuando tengo que cambiar las ruedas delanteras siempre elijo las que tienen en oferta, eso sí, que sean de la misma medida.

Las cuatro ruedas de un coche deben ser de la misma marca y modelo, pues de lo contrario la adherencia de unas y de otras será diferente.

46) Llené mi coche con gasolina en vez de gasóleo y en el taller tuvieron que desmontar el depósito para lavarlo.

No se deje engañar. Sacando la mayor parte de la gasolina del depósito es suficiente. Si queda un 10% no pasa nada.

47) Todos los aceites de automóvil son similares.

Todos sirven para lubricar, pero los sintéticos 100% reducen aún más las fricciones, además permiten aumentar los intervalos entre cambios.

48) Sólo hago 3.000 kilómetros al año, pero cuido mucho mi coche, por lo que cambio el aceite cada 15.000 kilómetros.

Un aceite con tres años ha perdido cualidades debido a su oxidación. Por ello hay que cambiarlo periódicamente, tenga los kilómetros que tenga.

49) Es mejor utilizar gasolina de 98 octanos.

Sólo en los coches que el fabricante recomienda la de 98. En los demás es mejor utilizar la de 95.

50) El gasóleo C de calefacción es diferente del gasóleo A de automoción.

Ambos gasóleos son idénticos, excepto por el colorante que llevan y porque el de calefacción tiene más impurezas que deben filtrarse.

51) Añadir un aditivo al aceite del cambio alarga la vida de éste.

Disminuye la fricción y, por tanto, el desgaste de los pistones y rodamientos, pero impide el correcto trabajo de los sincronizadores.

52) Cuando el nivel de aceite del motor está bajo, da igual con que aceite se rellene.

Si el aceite con el que hemos llenado es de tipo detergente, se puede utilizar cualquiera que sea de tipo detergente, pero nunca uno que no lo sea. De todas formas, conviene rellenar con el mismo aceite que ya lleva el vehículo. Mezclar un aceite 100% sintético con uno mineral, nos hace perder gran parte de las excelentes propiedades del sintético.

53) Voy a preparar el motor de mi coche. ¿Qué puedo hacer para que corra más?

Es muy difícil, por no decir imposible, mejorar el compromiso que su fabricante ha conseguido. Tras prepararlo quizá ande más, pero seguro que gasta mucho y dura menos.

54) ¿Cuando un motor gasta aceite es que está estropeado?

Todos los motores deben gastar aceite, sobre todo en los primeros 10.000 kilómetros. En motores de cuatro cilindros, si el consumo es menor a un litro a los 1.000 kilómetros es correcto; si es superior, hay que revisarlo. Como norma general, el que un motor consuma una cantidad moderada de aceite es una garantía de que será difícil que se gripe.

55) Para ver si un automóvil consume demasiado aceite, hay que mirar el escape al acelerar, si el humo es negro es que gasta más de lo debido.

El humo puede ser blanco o negro. Será blanco cuando se produzcan pérdidas de aceite por las guías de las válvulas, esto es síntoma de que están desgastadas.

MECÁNICA

56) Antes de apagar el motor, es conveniente dar un pequeño acelerón.

Lo único que conseguiremos es que entre más gasolina en los cilindros y que la que no se queme elimine la capa de aceite que los recubre y protege.

57) Los amortiguadores de gas son mejores.

Ni mejores ni peores, trabajan con otro sistema. Este nombre induce a error, pues son hidráulicos y el gas sirve para minimizar la cavitación –formación de burbujas microscópicas de vapor– en el interior del aceite hidráulico.

58) A algunos coches les ‘pican las bielas’.

Se refieren a que se escucha un ‘claqueo’ metálico provocado por una deformación de la parte superior de los pistones en algunas circunstancias.

59) El salpicadero de mi coche es muy ergonómico.

Debería denominarse tablero de instrumentos, panel de control o cuadro de instrumentos. Se denomina así, porque en los coches de caballos de principios del siglo XX servía para impedir que el cocherero recibiese las salpicaduras de barro.

60) Tengo el delco de mi coche roto, por eso no arranca.

Llamar delco al distribuidor es algo muy difundido, ya que era la marca de distribuidores más conocida en nuestro país hace años.

61) Tengo que limpiar los platinos de mi automóvil.

Correctamente denominados ruptores, hoy debieran llamarse ‘volframinos’ por estar fabricados con una aleación de wolframio, en lugar de platino como eran los de principios del siglo XX.

62) El eje o tren delantero y el eje o tren trasero de los automóviles.

Los automóviles actuales no tienen ni eje delantero ni trasero. Se trata de un eje imaginario, pero se sigue utilizando mal esta expresión por ser difícil encontrar sustituto. Los más refinados y aún más equivocados, emplean tren delantero y tren trasero, pero tampoco aciertan. Podría designarse conjunto de ruedas delantero o trasero.

63) Llegué a una curva algo cerrada, el coche se fue por completo y acabamos volcando.

O sea que el coche se fue sólo... con conductor incluido. Casi siempre necesita una pequeña ayuda o descuido del conductor para irse.

64) Mi coche tiene un eje motriz excepcional.

Expresión utilizada por manuales y revistas técnicas. Los que lo escriben deberían referirse al eje motor, que proporciona la motricidad.

65) Los modelos de 16 válvulas no tienen bajos.

Eso fue cierto en sus orígenes pero no hoy. Lo que sí es verdadero, es que para la mayoría de las circunstancias son más adecuados los de ocho, pues su par es mayor a menos revoluciones.

66) Los coches eléctricos son una alternativa para disminuir la contaminación.

Nada menos cierto, pues sus baterías tienen una vida limitada y entonces su contaminación es elevada.

67) Los cambios automáticos 'roban' mucha potencia en los coches.

Sólo en los cambios automáticos basados en convertidores de par hidráulicos, pero no en los cambios automáticos con base mecánica como el de Smart, el Selespeed de Alfa Romeo y otros similares.

68) Mi cambio no es automático, es de tipo Tiptronic.

Un cambio de tipo Tiptronic es un cambio 100% automático que permite la utilización secuencial, pero funciona con un convertidor de par, por lo que hay pérdidas de potencia.

69) Para cambiar hay que embragar primero y luego desembragar.

Casi todo el mundo confunde las acciones, ya que el desembragar se efectúa al pisar este pedal, y se desembraga al soltarlo.

70) Cuando llego a una curva reduzco para frenar, y si es necesario parar más, piso el freno.

La maniobra correcta es primero frenar con el pedal y a continuación reducir, para tener engranada la velocidad que nos permitirá salir de la curva acelerando.

71) Es bueno arrancar el coche por las mañanas y dar uno o varios acelerones en vacío.

Es mala práctica, ya que en ese momento sufre mucho el motor, pues el aceite aún no está en condiciones perfectas de lubricación.

72) Cuando observo vibraciones en el volante, es debido a que las ruedas delanteras están mal equilibradas.

En muchos casos se debe a una convergencia inadecuada de las ruedas delanteras. Cuando es desequilibrio la vibración es a cualquier velocidad. Cuando es problema de convergencia, suele aparecer a 60 ó 70 kilómetros/hora y desaparece a una velocidad superior a los 100 kilómetros/hora.

73) Los CV de los motores Diesel son mayores que los de los propulsores de gasolina.

Los caballos son idénticos, a pesar de que al conducirlos percibimos que los Diesel 'tiran' más. Esto es debido a que los motores Diesel producen un par motor mayor y a un régimen de giro menor.

74) El efecto suelo consiste en bajar mucho el fórmula1 para que no pase aire por debajo y se agarre más.

Si el aire no circulase por debajo del coche, no existiría efecto suelo. Éste consiste en hacer el fondo de los laterales de los fórmulas con forma de perfil de ala invertido para conseguir que el aire que pasa por ese punto se acelere de forma brutal, lo que provoca una gran depresión al salir despedido, que es lo que hace que el coche se pegue.

75) Los modelos que cuentan con control de estabilidad lo llevan porque son poco estables.

El control de estabilidad es un sistema de ayuda que deberían montar de serie todos los modelos, pues pueden evitar un accidente al corregir errores del conductor o evitar que derrapemos sobre firmes deslizantes.

76) No pasa nada si llevamos el pie izquierdo sobre el embrague, siempre que no lo presionemos.

Si no presionamos no sufrirá el disco de embrague, pero reduciremos mucho la vida del rodamiento de empuje y del collarín del embrague. Lo suyo es llevar el pie izquierdo en el reposapiés, aunque algunos coches no cuentan con él.

AERODINÁMICA

77) Las alas delanteras de los F-1 son para conseguir cortar mejor el aire cuando se va deprisa.

Las alas delanteras tienen forma de perfil de ala invertida y sirven para aumentar la carga anterior –fuerza que ejercen los neumáticos frontales contra el suelo– y conseguir así que la delantera del monoplace se agarre más al suelo. Es como meter más peso delante, pero sin los efectos negativos de las inercias si aumentásemos el peso real.

78) Los alerones traseros sirven para que se agarre más el coche.

Sólo se agarra más de la parte trasera, y si sólo montáramos el ala posterior –sin algo que aumente la adherencia delantera– el coche subviraría, con lo que la adherencia general sería peor.

79) El Cx o coeficiente de penetración aerodinámico, indica la resistencia que opone el aire al avance de un coche a causa de sus formas.

El Cx sólo indica lo buena o mala que es la forma del coche ante la resistencia aerodinámica al avance. Ésta se calcula de manera sencilla multiplicando el Cx por la superficie frontal del coche.

80) La forma aleteada de los cascos modernos de los pilotos sirve para hacerlos más bonitos.

Dicha forma es para que el casco no tienda a salirse de la cabeza del piloto, que es lo que ocurría antes con los cascos antiguos cuando se circulaba en un fórmula a alta velocidad.

81) Modernamente han puesto a los F-1 un ala pequeña sobre el arco de seguridad tras la cabeza del piloto para mejorar el agarre y la aerodinámica en general.

Esa especie de ala pequeña sirve para meter en su interior la cámara subjetiva de televisión y conseguir recubrir dicha cámara con una forma aerodinámica.

82) Las alas de los Fórmula 1 llevan en sus extremos unas chapas verticales para hacer estos coches más estables.

Aunque algo de eso también se consigue, la razón principal es conseguir que la parte exterior de las alas sea más eficiente, pues la chapa o deriva impide que el aire que circula por encima y por debajo del extremo forme turbulencias que disminuyan la deportancia –fuerza que hace que el coche se pegue más a la carretera–.

83) Es normal ver anuncios en la prensa y revistas en los que se dice: vendo automóvil 'Full Equip'.

Gran patada a los diccionarios, incluido el inglés, idioma en que se diría 'Full Equipment'. Consultadas revistas especializadas en coches de segunda mano, ni en EEUU ni en Inglaterra se usa ese término. Los vendedores quieren decir a tope de equipamiento, o ¿se referirán a que cabe dentro del coche un equipo de fútbol?

LOS VENDEDORES

84) Se venden coches a estrenar, seminuevos, kilómetro cero...

Todo ello es un contrasentido, o más bien una forma de falsear la verdad sobre los coches de segunda mano.

85) Vendo automóvil con salpicadero de madera.

A todo lo que tiene pinta de madera se le llama madera. En algunos casos es plástico o chapa pintada con dibujo de un determinado tipo de madera.

86) Nuestros modelos llevan aire acondicionado ecológico con CFC en lugar de freón.

Sin duda, pues utilizar el freón está prohibido ya que daña la capa de ozono. El caso es buscar argumentos, aunque sean engañosos, para vender más.

87) Este modelo no derrapa, pues tiene sistema ABS.

El ABS es para impedir el bloqueo continuado de las ruedas y conservar la direccionalidad en una frenada de emergencia, pero si usted entra demasiado deprisa en una curva acabará en la cuneta... como poco.

VARIOS

88) La tracción integral es la alternativa para el futuro.

Hay quienes lo aseguran, pero realmente es una alternativa poco lógica, pues aumenta el consumo, el peso, el riesgo de avería mecánica y también el precio de venta. Tan sólo es recomendable para aquellos que conduzcan frecuentemente sobre agua, hielo o firmes poco adherentes.

89) El cuentakilómetros no engaña.

Es el instrumento más mentiroso de un automóvil de segunda mano. Solo sabrá que lo que marca es verdad si ha estrenado usted el coche.

90) El cuentakilómetros marca 100 kilómetros/hora.

Así se denomina normalmente al indicador de velocidad o velocímetro. El cuentakilómetros es el que marca los kilómetros recorridos, parciales o totales.

91) El automóvil es una invención de finales del siglo XIX.

El primer automóvil que paseó con su conductor subido fue el 'Carrus Velivorus' del holandés Stevin, que en 1599 alcanzó una velocidad de diez kilómetros/hora propulsado por el aire que incidía en sus dos velas latinas. El primer vehículo autopropulsado fue el Trevithick Steam Coach -1803- de dos toneladas, movido por un motor de vapor de tres caballos.

92) Las estrellas de seguridad otorgadas por el organismo EuroNCAP en los crash test no son fiables.

Este organismo realiza unas pruebas muy rigurosas y completas y son siempre absolutamente fiables a la hora de comprar un automóvil.

93) Al vender el coche nos libramos de pagar las multas y los impuestos de circulación pendientes.

Las multas están ligadas al conductor y, no se puede transferir si no se han pagado, al igual que ocurre con el impuesto.

94) Los parachoques o paragolpes nos protegen en caso de accidente o colisión.

No sirven para protegernos en los accidentes. Sólo protegen la carrocería de pequeños golpes, como los de aparcamiento.

95) Para evitar los robos, es mejor llevar fotocopias en lugar de la documentación original.

Es obligatorio llevar la documentación original del vehículo, aunque también podemos llevar unas fotocopias compulsadas por la Dirección General de Tráfico.

96) Podemos circular con cadenas por una zona sin nieve.

Es muy peligroso y probablemente acabemos rompiendo el coche y las cadenas.

97) Cuando lavamos un coche cabrio o llueve, es normal que entre agua al interior.

Al contrario. Es realmente difícil encontrar hoy en día un descapotable que deje pasar el agua al interior.

98) Es mejor no llevar puesta la pegatina de la ITV porque nos la pueden robar.

Una vez pegada es tan complicada quitarla que difícilmente alguien se atreverá a robarla.

99) Las correas que cuelgan de los coches para la electricidad estática evitan el mareo.

Si son de calidad pueden eliminar la carga eléctrica, pero de ahí a evitar que los ocupantes se mareen...

100) Cuando hay tormenta eléctrica es mejor bajarse del coche.

Lo más seguro es cerrar puertas y ventanas, pues el coche es una jaula de Faraday perfecta y está diseñado para protegernos de los rayos sin riesgo.