

22 juillet 2020

Les clignotants, souvent mal ou pas utilisés

- **Près de 70 % des conducteurs utilisent leurs clignotants de manière incorrecte**
- **Ne pas utiliser le clignotant lors d'un dépassement, en quittant un rond-point ou une place de parking sont les erreurs les plus courantes**
- **Les innovations technologiques telles que les feux LED dynamiques améliorent la visibilité et la sécurité**

À l'intérieur, il est possible d'entendre quand ils sont utilisés et, bien qu'ils soient allumés quelque 220 000 fois au cours de la durée de vie d'une voiture, les clignotants sont trop souvent oubliés. Selon une étude réalisée par l'Albertis Global Observatory dans plusieurs pays, 44 % des conducteurs n'utilisent pas leurs clignotants lorsqu'ils doublent ou changent de voie. Magnolia Paredes, responsable du développement électronique, de l'éclairage et des essais chez SEAT, indique que « **les clignotants sont essentiels, car ils permettent de faire connaître nos intentions aux autres usagers de la route** ». Voici cinq conseils pour utiliser correctement les clignotants.

Toujours commencer par les clignotants. Avant de commencer une manœuvre, il faut vérifier dans les rétroviseurs s'il est possible d'effectuer cette manœuvre en toute sécurité ! Si tel est le cas, il faut indiquer ses intentions suffisamment tôt pour que les autres usagers de la route puissent y réagir. Utiliser le clignotant trop longtemps à l'avance doit être évité, car cela pourrait prêter à confusion.

Mettre son clignotant ne donne pas la priorité. Lors d'un changement de voie ou à une intersection, le clignotant indique l'intention du conducteur, mais il ne donne en aucun cas la priorité. Au contraire, selon le code de la route, le conducteur qui veut effectuer une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers de la route.

Ne pas utiliser le clignotant pendant toute la durée de la manœuvre. Indiquer son changement de direction est une chose, mais il convient d'éteindre les clignotants dès que le changement de direction a été effectué.

Le rond-point : un cas particulier. Selon le code de la route, entrer dans un rond-point est un changement de direction qui ne doit pas être indiqué. Cependant, à la sortie d'un rond-point, l'utilisation des clignotants est obligatoire.

Feux de détresse (quatre clignotants). L'utilisation simultanée des quatre clignotants n'est autorisée que pour signaler aux autres usagers de la route un risque d'accident imminent. Par exemple, si le conducteur est arrêté en queue d'embouteillage. L'utilisation est également autorisée en cas de panne d'un véhicule ou de perte de chargement sur la voie publique.

Des flèches de pare-chocs aux feux LED

Florence Lawrence, largement reconnue comme la toute première star du cinéma (films muets), a inventé le clignotant en 1914. Passionnée d'automobile, elle modifiait et améliorait ses propres

voitures, par exemple en installant un clignotant pivotant sur le pare-chocs arrière, indiquant la direction souhaitée via une pression sur un bouton.

Un siècle plus tard, l'industrie automobile fait appel à la technologie LED « **qui est efficace sur le plan énergétique et dure toute la vie de la voiture** », explique Magnolia. « **En outre, les LED offrent une plus grande liberté de mouvement en termes de conception et elles peuvent facilement être intégrées aux clignotants des rétroviseurs extérieurs.** »

L'utilisation des LED a également permis la création des clignotants dynamiques qui s'allument progressivement en direction de l'extérieur de la voiture. Ceux-ci sont de série sur la nouvelle SEAT Leon dans les niveaux de finition Xcellence et FR. Enfin, l'éclairage full LED de la SEAT Leon fournit 900 lumens, utilisant 11 diodes par phare et disposant du bandeau LED traversant, ainsi que des clignotants dynamiques.

Press contact

Dirk Steyvers

PR & Content Manager

M +32 476 88 38 95

www.seat-mediacycenter.com



SEAT is the only company that designs, develops, manufactures and markets cars in Spain. A member of the Volkswagen Group, the multinational has its headquarters in Martorell (Barcelona), sells vehicles under the SEAT and CUPRA brands, while SEAT MÓ covers urban mobility products and solutions. SEAT exports 81% of its vehicles, and is present in more than 75 countries. In 2019, SEAT sold 574,100 cars, posted a profit after tax of 346 million euros and a record turnover of more than 11 billion euros.

SEAT employs over 15,000 professionals and has three production centres – Barcelona, El Prat de Llobregat and Martorell, where it manufactures the Ibiza, Arona and Leon. Additionally, the company produces the Ateca in the Czech Republic, the Tarraco in Germany, the Alhambra in Portugal and the Mii electric, SEAT's first 100% electric car, in Slovakia. These plants are joined by SEAT:CODE, the software development centre located in Barcelona.

SEAT will invest 5 billion euros through to 2025 in R&D projects for vehicle development, specially to electrify the range, and to equipment and facilities. The company aims to make Martorell a zero carbon footprint plant by 2050.