Moteros14_maqueta 10/10/07 18:42 Página 1

Revista de la Asociación Mutua Motera
EJEMPLAR GRATUITO / PROHIBIDA SU VENTA
Nº 14

moteros

Guardarraíles protegidos

¡YA!

Luchamos por nuestro objetivo en los despachos y en la calle

· Reuniones con el Defensor del Pueblo, la DGT y el Ministro de Interior

moto prueba

· BENELLI TRE K 1130
· BMW R1200 GS Adventure

· Ruta a Assen

tucano urbano
tucanourbano
Moda y accesorios para motos y scooters
¿Por qué preocuparse del tiempo?
Con TUCANO URBANO, siempre en moto, y sin renunciar a tu estilo.
Termoscud, cubrepiernas impermeable, adaptable a cada scooter y moto.
Está provisto de un sistema patentado hinchable anti-flaneo (S.G.A.S.)
Distribuido en España por:
LUMA S.A. Tel. 943 335 066
e-mail: security@luma.es
puntos de venta en:
www.luma.es
www.tucanourbano.com

Moteros14_maqueta 11/10/07 10:56 Página 3

moteros

Dirección
Andrés García Marqueta
andres.garcia@mutuamotera.es

Consejo de redacción
Juan Manuel Reyes

Edición
Fernando Sanz

Redactores y Colaboradores
Alijú
Ana Pérez
Alfonso G. Carellán
Carlos Artaso
César Acuña
Diego Ruiz
Fernando Sanz
Gustavo A. Brioa
J. C. Toribio
Javier L. Minchán
Jordi Fernández
Jordi Soler
Jorge Ruiz Sánchez
José Luis Fernández
Juan A. Colonques
Juan Soroa
Kepa Brumm
Miguel A.
Paloma Lence
Raúl Sánchez
Susete Cruz

Fotografías
Carlos Artaso
J. R. Moreno
Luis Fernández Lecuona
Ricardo Conde

Diseño Gráfico y Maquetación
HT Publicidad - 976 22 11 00

Impresión
ONA Industria Gráfica

Publicidad
publicidad@mutuamotera.es
902 196 876

Asesoría
asesoria@mutuamotera.es

Educación Vial
educacionvial@mutuamotera.es

Seguridad Vial
seguridadvial@mutuamotera.es

Edita:
Asociación Mutua Motera
C.I.F.: G - 18.601.096
C./ Manuel De Falla, 17 bajo
18.005 Granada
Tel: 902 196 876 - Fax: 958 253 244
info@mutuamotera.es
www.mutuamotera.es

Depósito legal: GR-360/05

Se autoriza la copia de los contenidos de esta publicación, ya sea en su totalidad o en partes, siempre y cuando se cite a su autor y procedencia. Queda expresamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos de esta revista con fines lucrativos.
La dirección de la revista Moteros y la Asociación Mutua Motera no se hacen responsables de las opiniones de los socios publicadas en este número.
La publicidad incluida en esta revista no debe ser considerada una recomendación de la AMM a sus socios.La AMM es ajena al contenido de los anuncios, su exactitud o veracidad es responsabilidad exclusiva del anunciante.
Todas las fotos de acción han sido realizadas por especialistas en circuitos cerrados o zonas acotadas.

Miembro de:

Andrés García Marqueta
socio 1.831

Ahora...

Ahora la licencia de ciclomotor a los 14 años y el carné de moto a los 18 años.

Ahora la licencia de ciclomotor a los 14 años y el carné de moto a los 18 años hasta 34 CV de potencia, y a los 20 años para moto de cualquier potencia.

Ahora, con la licencia de ciclomotor se podrá circular con pasajero, por supuesto sin adaptar el ciclomotor al doble de kilos que tendrá que transportar y detener.

Ahora con el carné de coche puedes conducir una moto de 125 CC, sin examen práctico y a ver que pasa.

Ahora la licencia de ciclomotor a los 16 años, el carné de 125 CC también a los 16 años, el carné de moto hasta "X" CV a los 18 años, el carne de moto sin limite de potencia ni cilindrada a los 20 años pero, con 2 años de experiencia y si no a los 24 años.

Ahora con volante en la moto, cuernos en el casco y de rosa.

Y mientras, en el mundo de los coches el niño de 18 años juega con su vida, la nuestra y la de los demás con más de 600 CV bajo el capó de su flamante lata de cuatro ruedas obteniendo el carné directamente desde su experiencia en el monopatín.

YA VALE de jugar a "te dejo conducir" pero no, YA VALE.

Los moteros mueren en carretera y ciudad mientras jugamos a cómo podemos dar de comer a las fábricas, aguantar la presión social y que no se mate la gente; ese equilibrio no existe.

POR FAVOR necesitamos un carné razonable, digno y equilibrado, un carné independiente, un carné de conducir sin presiones sociales ni de fabricantes, un carné de verdad, un carné hecho en colaboración con los usuarios, no por unos "gallifantes enlatados" que no saben lo que es una moto porque ni siquiera se han subido en una.

UN CARNÉ PARA CONDUCIR MOTOCICLETAS

Salud y Kilómetros

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:42 Página 4

sumario

pag

14 Reunión con Rubalcaba
26 Manifestación
28 Una carta al director
30 StarCom 1 Advance
32 Benelli TRE K 1130 >>
<< 38 BMW R 1200 GS Adventure
40 Restauración de una R80G/S
44 Exocet
46 Ruta a Assen >>
50 El pez chico

pag secciones fijas:

22 **Noticias Moteras**
54 **El más allá,** *"Cual ave Fénix"*
56 **Moto de campo,** *"Las 69 directrices del trailero" (II)*
58 **Retrovisor,** *"Montjuïch desde el recuerdo"*
60 **Técnica,** *"Tacto de serie, tacto de carreras"*
62 **Homologación,** *"Para que el paquete se agarre"*
64 **Educación vial,** *"La manipulación de la información"*
66 **Seguridad vial,** *"Una reforma que asusta"*
68 **Con faldas y en moto,** *"Tan sólo una semana"*
66 **Cierre,** *"Para ellos, la culpa la tenemos nosotros"*

pag secciones propias:

03 Editorial
06 Comunicado
18 FEMA
22 Noticias AMM
70 Boletín de inscripción
71 Calendario
72 Establecimientos colaboradores
73 Tienda AMM

MOTO GUZZI BELLAGIO

LA NUEVA PASION

"En Octubre y Noviembre los concesionarios Moto Guzzi te regalan el seguro con la compra de una Bellagio"(*)

(*) Seguro contra terceros, Responsabilidad Civil y asesoramiento legal.
Promoción válida en los concesionarios adheridos a la promoción.

Fue un instante, una excitación del corazón respondida del suyo: el motor 940 bi-cilíndrico en V a 90 grados y la transmisión a cardan reactivo C.A.R.C. para una cabalgata fluida. Y es por esto que has elegido una purasangre de líneas atrevidas, esenciales, con la mecánica a la vista, elementos que hacen de ella una custom de otros tiempos: de hoy. Es la nueva Bellagio, construida con dedicación artesanal a Mandello del Lario. Todo esto hace de Bellagio una autentica Moto Guzzi. Una historia de amor entre hombre y moto.

MOTO GUZZI

UNA HISTORIA IMPORTANTE

Moto Guzzi recomienda Agip

www.motoguzzi.it

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:42 Página 6

El Defensor del Pueblo habla con los Motoristas

El Defensor del Pueblo ayudará a los motoristas para mejorar su seguridad vial

El pasado 20 de septiembre se celebró la segunda reunión entre el **Defensor del Pueblo**, representado por la Adjunta primera Dª Mª Luisa Cava de Llano y el Asesor en materia de Interior, D. Enrique Jiménez, y la **Asociación Mutua Motera**, representada por Juan Manuel Reyes, presidente de la AMM y Juan Carlos Toribio, del departamento de Seguridad Vial de la AMM.

Antes de comenzar la reunión de trabajo, el Defensor del Pueblo, D. Enrique Múgica en persona, saludó a los representantes de la Asociación, y les expresó su disposición a ayudar al colectivo motorista en todo lo que esté en su mano.

En dicha reunión se trató la problemática de la seguridad vial de los motoristas en España, se denunció la situación de desamparo institucional en que nos encontramos como ciudadanos, y se concretaron las peticiones que tiene el colectivo frente a la Administración, con especial incidencia en los guardarrailes y el mal estado de la carretera en general.

La AMM aportó gran cantidad de información y documentación relacionada con nuestra problemática.

La Adjunta Primera se solidarizó con nuestra situación y se comprometió a trabajar en el asunto con el fin de ayudar a intentar acabar con la masacre que se está produciendo en la carretera.
Asociación Mutua Motera

990 SUPER DUKE
WWW.990SUPERDUKE.COM
LOS SAMURAIS DE HOY,
SERÍAN PILOTOS KTM.
DUKE
KTM
anesdor
WP
MOTOREX
Tu cabeza dice: Sólo 186 kg gracias al nuevo chasis, 100 Nm a 7.000 rpm, nueva mascarilla de faro con pantalla deriva brisas e instrumentación multifunción, depósito más grande. ¡En tu interior sigues pidiendo más! Cualquiera que esté "Ready to Race" debe probar la nueva KTM Superduke. Ya disponible en tu concesionario KTM.
KTM

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:42 Página 8

Los motoristas somos las víctimas

Caída por agüjero; culpable el motero

Respuesta de la AMM a las declaraciones del ministro Rubalcaba sobre las causas de la siniestralidad motera

Ante las declaraciones del Ministro de Interior Pérez Rubalcaba, en relación con el incremento en 2007 de los accidentes de tráfico mortales en el colectivo motorista, procedemos a emitir el siguiente comunicado:

1º LA SINIESTRALIDAD MOTERA

Es un dato objetivo que mientras el número de accidentes mortales de automovilistas ha disminuido en los últimos meses, el de motoristas sigue creciendo hasta cotas inadmisibles, con un incremento del 53 % hasta agosto respecto a los mismos meses del año anterior, habiendo llegado ya a los 291 motoristas muertos entre enero y agosto, casi tantos como todo el año 2006.

Hemos de aclarar que estos datos se refieren exclusivamente a accidentes de moto en carretera. No incluyen los acaecidos en zona urbana ni los de ciclomotor, que de enero a julio se han reducido en un 24'71%, lo que supone 21 fallecidos menos que el año anterior.

También es un dato objetivo que, de no haberse incrementado la siniestralidad de la motocicleta, no se habría producido incremento de la mortalidad en términos globales, pues el resto de sectores de usuarios (especialmente los de automóvil y ciclomotor), han reducido su mortalidad.

Ahora bien, ¿Esto quiere decir que la culpa de los malos datos del verano es de los motoristas, como parece que se ha deducido de las palabras del Sr. Rubalcaba? **Evidentemente no**. Una cosa es que cada día que pasa caigamos más moteros en la carretera y otra bien distinta, que seamos los culpables de ello, los culpables no somos los motoristas, **los motoristas somos las víctimas**.

2º LA "GRAN CILINDRADA" Y LA EXPERIENCIA

Una de las razones que ha esgrimido el Ministerio para explicar el repunte de la siniestralidad ha sido el enorme incremento de las ventas de motos de gran cilindrada y la falta de experiencia de muchos motoristas para llevar este tipo de motocicletas. Parece que esta conclusión la sacan del hecho de que el 65% de motos accidentadas tenía menos de tres años de antigüedad.

Una cosa es que cada día que pasa caigamos más moteros en la carretera, y otra bien distinta que seamos los culpables de ello, los culpables no somos los motoristas, los motoristas somos las víctimas

Sin embargo desde la AMM opinamos que de tal dato no se puede sacar semejante conclusión, pues en primer lugar, en los últimos tres años casi se han triplicado las ventas de motocicletas, sumando un total de 420.155 motos matriculadas entre 2004 y 2006 (20% del total de parque de motocicletas en España), lo que explica el hecho de que exista un mayor porcentaje de motos nuevas en circulación. Y en segundo lugar, la circunstancia de que haya más motos nuevas no quiere decir que haya más usuarios sin experiencia, la antigüedad de la moto no tiene nada que ver con la experiencia de su propietario.

Por supuesto esto no quiere decir que no haya usuarios que, al calor de la

Las carreteras nunca han sido diseñadas pensando en los motoristas, y lo peor es que, a pesar de los tímidos avances en el tema guardarraíles, siguen construyéndose sin pensar en nuestra seguridad activa o pasiva.

bonanza económica y la moda actual por la moto, incentivada por los éxitos de nuestros pilotos de competición, se estén incorporando o reincorporando al colectivo, adquiriendo motocicletas de gran cilindrada, y sin la práctica y habilidades adecuadas para conducirlas con la garantía de seguridad que aporta la experiencia.

Pero en cualquier caso, este "fenómeno" no pasa de ser más que una percepción subjetiva. No hay estudio alguno que pueda acreditar que tal situación se esté produciendo. Tampoco se puede cuantificar, ni mucho menos determinar, la incidencia que pudiera estar teniendo en el incremento de la siniestralidad.

3º LA NEFASTA HOMOLOGACIÓN DEL B1

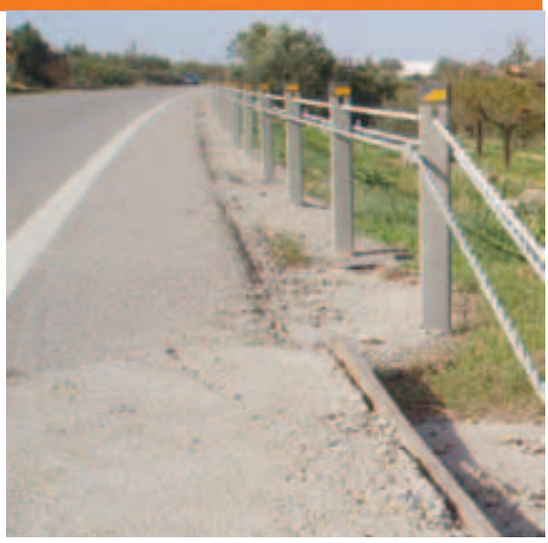
Lo que sí está acreditado, y poco a poco se empieza a cuantificar en las pocas Administraciones que se atreven a publicar datos, es que está habiendo una masiva incorporación de usuarios, sin conocimientos ni experiencia previa, a la adquisición y uso de motocicletas de 125 cc, como consecuencia de la homologación del permiso de conducir B1. Situación que está provocando incrementos de la siniestralidad de entorno a un 35% en Ayuntamientos como Barcelona o Zaragoza.

Esto es un problema que en su día la AMM advirtió. Se avisó de que para proceder a la homologación sería necesario que los usuarios interesados en la misma pasaran un curso práctico que les enseñara las peculiaridades y habilidades necesarias para conducir una motocicleta de forma segura.

Sin embargo, se prefirió claudicar ante las presiones de la industria y proceder a la homologación automática sin preparación previa, y ello a pesar de que los países europeos que habían adoptado tal medida ya se estaban planteando eliminarla o modificarla tras el nefasto resultado obtenido.

4º CÓMO SE OBTIENE EL CARNÉ DE CONDUCIR

Si hay falta de preparación técnica adecuada en muchos motoristas noveles, se debe principalmente a que el sistema de



Sirgas de acero en Cataluña, para cortar en Rodajas; culpable el motero

obtención del permiso de conducir es tercermundista y "corrupto", pues se basa en enseñar las habilidades imprescindibles necesarias para pasar un examen, y no en enseñar a conducir de verdad. Mal que no sólo afecta a los motoristas sino también a los automovilistas.

Esto nos obliga a adquirir conocimientos a base de experiencia propia y autodidacta en la carretera, con el riesgo que ello supone, o bien acudir a cursos espe-

Tierra y grava en medio de la curva; culpable el motero.

ciales en circuito, que sólo unos pocos se pueden permitir.

Desde hace años venimos reclamando un cambio radical en el sistema de aprendizaje, formación y obtención de los permisos de conducir.

5º EL DISEÑO DE NUESTRAS CARRETERAS

A todo lo anterior debemos sumar la importancia que tiene la infraestructura viaria para nuestro colectivo. Las carreteras nunca han sido diseñadas pensando en los usuarios de vehículos de dos ruedas, y lo peor es que, a pesar de los tímidos avances que se están produciendo últimamente para solucionar el problema de los guardarrailes, las carreteras siguen construyéndose sin pensar en la seguridad activa y pasiva de la moto.

Según el último estudio realizado, el 44% de los motoristas que mueren en carretera chocan contra un guardarrail, y el 17% lo hace contra una señal vertical. Esto supone que de cada 100 motoristas fallecidos en un accidente en carretera, 61 pueden estar muriendo como consecuencia de infraestructuras públicas supuestamente instaladas para mejorar la seguridad de los usuarios.

Si la Administración hubiera adoptado las medidas que venimos reclamando hace años en esta materia, en vez de tener 291 moteros muertos por accidente de tráfico el 31 de agosto, podríamos estar hablando de 114, lo que quiere decir que este año, en vez de lamentarnos de un incremento del 53% de muertes, estaríamos alegrándonos de una reducción del 49%. Lo que este frío dato significa, que es lo verdaderamente importante, es que habría 177 personas que estarían vivas y hoy no lo están, habría 177 familias destrozadas menos y varios cientos de huérfanos menos. De manera que ¿Hablamos de responsabilidad? ¿Hablamos de culpas?

6º EL DINERO PÚBLICO

Adoptar las medidas que estamos reclamando costaría 4.000 millones de euros, sin embargo el Sr. Presidente del Gobierno aprobó recientemente una ayuda de 2.500 € por cada nuevo nacimiento para fomentar la natalidad, y ello lo hizo sin aparente dificultad presupuestaria ni administrativa.

Esta decisión nos va a costar a todos los españoles 2.000 millones de euros al año. Con lo que se van a gastar en "fomentar la natalidad" en dos años, se podría instalar Sistemas de Protección para Motoristas en todos los guardarrailes de España, gasto que solo se hace una vez, y que evitaría del orden de 300 muertos al año.

Tras años de lucha por parte de los motoristas tan sólo se consigue que el Gobierno dedique 46 millones de euros para gastar en 6 años (hoy reducidos a 3) en instalar 1.505 Km. de SPM's, dejando desprotegidos el resto de los 165.000 Km. de red viaria española.

7º LAS CONCLUSIONES

Con la información que poseemos hasta la fecha y a falta de nuevos informes independientes que se están realizando sobre la materia, consideramos que las principales causas del incremento de los accidentes de motocicleta son las siguientes:

El fuerte incremento en la **venta de motocicletas** experimentado en los últimos 5 años. La falta de una formación adecuada para la **obtención del permiso de conducir** motocicleta.

De cada 100 motoristas muertos en las carreteras españolas, al menos 61 son víctimas de elementos e infraestructuras públicas supuestamente instaladas para mejorar la seguridad de los usuarios

La inexistencia de formación sobre la peculiaridad y fragilidad de la moto en las clases para la obtención del resto de permisos de conducción, en especial, del carné de conducir automóvil "B1". Esto ocasiona la práctica inexistencia de sentimiento empático hacia el colectivo motorista por parte del resto de usuarios, en consecuencia, la provocación de accidentes por actitudes de riesgo perfectamente evitables. No debemos olvidar que de cada 100 accidentes de moto, 66 los provoca el otro vehículo, y solo 34 son ocasionados por la moto.

La **homologación del carné B1** para permitir conducir motocicletas de hasta 125 cc sin previo proceso de aprendizaje práctico.

La absoluta inadecuación de la infraestructura viaria a las circunstancias y necesidades específicas en materia de seguridad de la motocicleta y el ciclomotor. Especialmente por la grave situación de riesgo que generan los **guardarrailes, las señales verticales y las pinturas deslizantes.**

Consideramos que la conjunción de estos cinco factores es lo que fundamentalmente está provocando el intolerable incremento de la siniestralidad del colectivo motorista.