

moteros

YA SOMOS 15.000



Ruta de los penitentes



- **Acuerdos con administraciones**
- **Prueba Scottailer**

moto prueba

- **YAMAHA YZF R6**
- **SUZUKI GSR600**



**JUNTOS PODEMOS HACER
QUE LA CIUDAD
SE MUEVA EN MOTO**



25-29 ABRIL

2007

GRAN SEMANA DE LA MOTO DE MADRID

patrocina



lineadirecta.com
902 123 621
tu agente de móvil

coorganiza



www.moto-madrid.ifema.es



IFEMA
Feria de Madrid

LINEA IFEMA

LLAMADAS DESDE ESPAÑA
INFOIFEMA 902 22 15 15
LLAMADAS INTERNACIONALES
(34) 91 722 30 00

FAX (34) 91 722 57 90

IFEMA Feria de Madrid
28042 Madrid
España

moto@ifema.es

Dirección

Andrés García Marqueta

Consejo de redacción
César Acuña
Juan Manuel Reyes
Edición

Fernando Sanz

Redactores y Colaboradores
A. J. Toribio
Alijú
Ana Pérez
Angel Valentín
Carmen Aumente
Diego Ruiz
Fernando Mundo
Fernando Sanz
Gustavo A. Brioa
Jordi Fernández
Jordi Soler
José Luis Fernández
J. C. Toribio
Juan Soroa
Kepa Brumm
Mayte Fernández
Miguel A.
Paloma Lence
Ricardo Conde
Samuel Escámez
Susete Cruz
Fotografías
Luis Fernández Lecuona
M^a Angeles Marco
Diseño Gráfico y Maquetación

HT Publicidad - 976 22 11 00

Impresión

ONA Industria Gráfica

Publicidad
publicidad@mutuamotora.com
902 196 876
Atención al lector

lectores@mutuamotora.com

Asesoría

asesoria@mutuamotora.com

Educación Vial

educacionvial@mutuamotora.com

Seguridad Vial

seguridadvial@mutuamotora.com

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@mutuamotora.com
 www.mutuamotera.com

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 Motos 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.


 Andrés García Marqueta
socio 1.831

5, 10, 15.000, muchas gracias a todos...

5 años celebraremos en marzo de 2007, recordando que unos pocos soñadores se reunieron para intentar crear una mutua de seguros para moteros llamada "asociación de motoristas para la promoción de la mutualidad general del motociclista"; nombre tan largo como el camino que habría que recorrer.

Del proyecto de mutualidad se paso al de seguridad vial, educación vial, revista Moteros, FEMA, establecimientos colaboradores, escuela de conducción, correduría de seguros, y un largo etc.

En estos momentos tanto con la educación vial como la seguridad vial se ha llegado tan alto como se puede, y eso es colaborar con diversas instituciones, incluida la DGT.

La correduría terminó 2006 con 10 meses y más de 3.000 pólizas y su consiguiente estabilidad.

La revista Moteros consigue su independencia económica.

La FEMA nos reconoce como miembros de pleno derecho después de 2 años a prueba.

135 establecimientos colaboradores distribuidos por toda la geografía nos dan servicio.

Y la AMM supera el objetivo inicial de 15.000 socios.

Creo que han sido 5 años con un rendimiento más que satisfactorio; gracias desde aquí a todos los socios que en algún momento han colaborado: desde los que se han molestado repartiendo un folleto, hasta los que dedican meses de trabajo para sacar un proyecto adelante. **MUCHAS GRACIAS A TODOS.**

10 números de revista llevamos con una tirada de 16.000 ejemplares y con una periodicidad bimestral; pero esto no habría sido posible si un día Pere Vicien desde Barcelona en la dirección y Rafael Herrerías desde Granada en la maquetación no hubiesen creado ese mítico número 0 para conseguir publicidad e imprimir la revista número 1. Desde estas líneas queremos agradecer a los dos el haber tenido la fuerza y el

empuje inicial que nos ha hecho posible llegar hasta aquí.

Gracias también a las marcas y empresas que han confiado en nosotros desde el principio y han puesto su publicidad en nuestras páginas, ayudándonos así desde el primer momento a caminar.

15.000...15.000 eran los socios que se necesitaban para crear la soñada mutualidad.

Prácticamente 5 años nos ha costado llegar hasta aquí, y ahora... ¿Qué? Os preguntareis...

La respuesta nos la da Juan Manuel Reyes en la página 6.

Salud y Kilómetros.





pag 32

sumario

pag reportajes:

- 14 Cidaut, pruebas de SPM
- 28 YAMAHA YZF R6 —>>
- << 32 SUZUKI GSR 600
- 36 SCOTTOILER prueba
- 38 Ruta de los Penitentes
- 40 Viaje: Los otros Pirineos



pag secciones fijas:

- 24 Noticias Moteras
- 44 El más allá, "La edad de los moteros"
- 46 Retrovisor, "Los consejos de Mike"
- 48 Moto de campo, "Un "Dakar" a la americana"
- 50 Técnica, "Embragado"
- 52 Homologaciones
"Reformas en el tren delantero III"
- 54 Educación vial
"Salidas en grupo"
- 56 Seguridad vial
"¿Vallas para la vida o morir por dinero?"
- 60 Con faldas y en moto
"Mucha caña"
- 61 Con faldas y en moto
"El otro lado de la moto"
- 66 Cierre,
"Daños colaterales o control de natalidad a destiempo"

Viaje, pag 40
Los otros Pirineos



pag secciones propias:

- 03 Editorial,
- 06 Comunicado,
- 12 Fema
- 22 Noticias AMM
- 62 Boletín de inscripción
- 63 Calendario
- 64 Establecimientos colaboradores
- 65 Tienda AMM

chaquetas invierno



DAINESE
GATOR
429,95 €



DAINESE
CONTINENTAL
375,95 €



DAINESE
ZULU
359,95 €



DAINESE
FOURSTAR
279,95 €

RICHA
ALBATROS
239,95 €



RICHA
IRIS LADY
159,95 €



pantalones invierno



DAINESE
ODESSA
239,95 €



DAINESE
IKE
159,95 €



RICHA
MONSOON
129,95 €



RICHA
PARIS
134,95 €

guantes invierno



DAINESE
JERICO
112,95 €



DAINESE
SPROG
99,95 €



DAINESE
MARGE
44,95 €



ALPINETARS
JET ROAD
94,95 €



ALPINESTARS
SR-3
39,95 €



BIKERS
MONACO
119,95 €

www.motocard.com

Motocard

SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE 902 102 802

ANDORRA

Av. d'Enclar, 156-158
SANTA COLOMA - Principat d'Andorra
Tel. 00 376 722 860 - Fax 00 376 722 075

BARCELONA

C/ Valencia, 511-515
08013 BARCELONA
Tel. 93 265 02 24 - Fax 93 265 73 32

MADRID

C/ Bravo Murillo, 36
28015 MADRID
Tel. 91 445 57 80 - Fax 91 445 41 11

MÁLAGA

Av. Velázquez, 4
29003 MÁLAGA
Tel. 952 36 50 04

SOLSONA

Pol. Ind. PRONISA - Km. 49,5
25280 SOLSONA (Lleida)
Tel. 902 102 802 - Fax 973 484 174

VALENCIA

Pz. Alfonso el Magnánimo, 14
46003 VALENCIA
Tel. 96 350 94 24 - Fax 96 351 77 69

>> comunicado



Juan Manuel Reyes
Presidente de la AMM



¡Ya somos 15.000!

El pasado 15 de enero llegamos a nuestra cifra mágica, 15.000 socios. Llegamos por fin a esa primera meta que hace ya casi 5 años nos pusimos cuando fundamos la AMM.

Pero...¿y ahora qué? ¿Creamos la Mutua ya? ¿Podemos crear nuestra querida y ansiada Mutualidad General del Motociclista sin más preámbulos?

Pues sí y no. Ahora ciertamente por fin tenemos el núcleo base de fundadores que en su día nos habíamos autoimpuesto para poder crear la MGM, pero por desgracia, no es tan fácil como crear una empresa y empezar a funcionar.

La creación de la MGM requiere dos tipos de procesos totalmente distintos que llevarán tiempo y mucho trabajo. Os resumo brevemente.

La constitución de la MGM se realizará en dos fases, una fase interna, propia de la AMM, y otra externa, en la que dependeremos en gran medida de factores ajenos para llegar a tener las condiciones legales necesarias para poder "abrir la persiana".

1ª Fase: Esta primera etapa **depende por entero de nosotros mismos, y aquí es donde de verdad tenemos que demostrar que somos capaces de alcanzar las metas que nos proponemos.** Si esta fase no culmina con éxito, la constitución de la MGM será muy difícil, de manera que TODOS tendremos que dar el do de pecho y echar el resto.

Esta primera fase consta de *dos pasos*. **En primer lugar la AMM tiene que aprobar en su Asamblea General la constitución de la MGM.** Esto se planteará en la asamblea de este año y se incluirá como primer punto del orden del día.

La aprobación por parte de los socios, será algo así como pulsar el botón "Start" de la maquinaria. A partir de ahí podremos dar *el segundo paso, la apertura del plazo oficial para depositar el fondo mutual*. Este plazo puede ser del tiempo que buenamente queramos pero, a mi humilde entender, no debería ser ni demasiado largo como para desincentivarnos, ni demasiado corto, como para que no lleguemos. Es algo que en cualquier caso debatiremos y decidiremos en la Asamblea.

2ª Fase: Una vez tengamos el fondo mutual desembolsado, podremos constituir la Mutualidad y comenzar con el proceso burocrático ante la Dirección General de Seguros (DGS). Este procedimiento tendrá como fin que se nos conceda la autorización para operar como compañía aseguradora.

Esta será la fase más complicada técnicamente hablando y la que más tiempo puede llevar, y todo dependerá de la calidad del proyecto que presentemos y de la voluntad de la Administración. De ahí que esta segunda fase dependa en gran medida de agentes externos a la propia Asociación.

¿De qué depende que tengamos antes o después la licencia? Pues como he dicho, en gran parte de la voluntad de la Administración, pero no podemos minusvalorar la porción de responsabilidad que nos atañe, que no es poca ni mucho menos. Evidentemente, **cuanta más calidad y solvencia tenga el proyecto, menos problemas nos podrá plantear la DGS.**

Algo fundamental en este punto será conseguir el mayor fondo mutual posible. No debemos limitarnos a aportar el

mínimo que marca la ley, sino que debemos demostrar que la Mutua empieza con fuerza y solvencia.

¿Quiere decir esto que tendremos que poner más de 300 €? No. De hecho es mucho más importante que el fondo mutual sea mayor porque se unan más mutualistas al proyecto que porque los que estemos aportemos más capital. Vamos que si podemos ser 20.000 en vez de 15.000, mejor, y si llegamos a 30.000, mucho mejor todavía. Tan es así que si conseguimos ser muchos más, incluso nos **podríamos plantear que cada uno aportaríamos menos de los 300 € previstos inicialmente.**

Y llegado a este punto **¿qué podemos hacer los socios para ayudar a la Mutua?** Pues **intensificar desde ya la difusión del proyecto**, no hay porqué esperar a que se abra oficialmente el plazo de depósito del fondo mutual, se puede ingresar ya (tenéis la información en la página Web), podéis comentarlo al resto de vuestros compañeros y amigos de carretera.

Sí, ya se que muchos os dirán que ahora estamos de vacas gordas y los precios no están tan mal. A estos compañeros hay que explicarles la importancia que tiene el aprovechar la oportunidad histórica de crear una Mutualidad propia de motoristas y para motoristas. **Una**

compañía que de verdad piense en nuestras necesidades y que nos sirva de escudo ante las fluctuaciones del precio del seguro de la moto, y sobre todo, constituya la primera línea de defensa de nuestros derechos.

Es una cuestión de dignidad y autoestima. Tenemos la primera, y posiblemente última, oportunidad de toda la historia, de tener nuestra propia compañía y demostrar que somos capaces de defender nuestros propios derechos e intereses.

Sí, es cierto, habrá muchos que la unión, la solidaridad, el corporativismo y el bien común del sector les importará poco, os contestarán que lo único que les importa es el precio y que ahora lo tienen barato sin necesidad de aportar 300 € para crear una Mutua.

A ellos, a los del precio, recordadles que el precio de los seguros del ramo del automóvil y en especial de la moto, es cíclico, y que ya hay algunos avisos de la DGS diciendo que este nivel de precios no se debe mantener ¿qué quiere decir esto? Pues que todavía estamos con buen tiempo y a pleno sol, pero las nubes se ven ya en el horizonte.

No os extrañe que la descomunal subida de la siniestralidad provocada por la catastrófica homologación del 125 cc

con el carné B nos lleve de nuevo a la época de la crisis del seguro de hace apenas tres años, con precios imposibles y sectores completos de motoristas rechazados por la Aseguradoras.

Recordad, que la experiencia nos dice que al final, para que salgan las cuentas siempre pagamos justos por pecadores. De manera que no os confiéis, en cuanto las cuentas de resultados empiecen a fallar, nos subirán a todos el precio del seguro.

Es por tanto el momento de dar el salto, **tenemos que estar más unidos y fuertes que nunca**, e insisto, una Mutua no se hace en dos días, **si no empezamos ahora mismo a trabajar en su construcción, no llegaremos a tenerla terminada en el momento en que la necesitamos**, y ya por fin somos 15.000, ya podemos empezar y lo vamos a hacer.

Entre todo el colectivo motero estamos consiguiendo que la Administración responda en materia de guardarrailes y seguridad en general, ahora vamos a demostrar que podemos crear una mutualidad de seguros hecha por moteros, para moteros, que además será fuerte, saneada y dará el mejor servicio por un precio justo y razonable.

Ya estamos cerca, tan solo depende de ti.



>> comunicado AMM



Nueva cuota Nuevos servicios

Como os anunciamos en el número anterior, este año hemos procedido a incrementar la cuota en 5 € al año, lo que hace que la cuota de la AMM a partir del 1 de enero haya pasado a ser de 20 €.

A pesar de este incremento, aun seguimos teniendo una cuota extremadamente baja, 20 € al año son 1'66 € al mes, vamos el precio de un café.

¿Y qué pagamos con este incremento?
¿Por qué subimos la cuota?

Pues porque como comentamos en el número anterior, los retos que vamos a afrontar para este año son muchos y muy importantes.

Para empezar ya hemos ingresado en la FEMA como miembros de pleno derecho, lo que, entre otras cosas, implica un coste de unos 10.000 € al año.

También estamos procediendo ya a la ampliación de la asesoría jurídica. No solo nos estamos haciendo cargo de las denuncias derivadas de la manifestación del 6D, sino que ya hemos empezado el proceso de reconverter el Departamento Jurídico de una "simple" asesoría jurídica a un verdadero Departamento de Asistencia y Defensa jurídica de los socios.

Para empezar el Departamento ya se hace cargo de la asistencia en la trami-

tación de denuncias y multas, y poco a poco, conforme avance el año ampliaremos el servicio para dar una verdadera y completa cobertura jurídica a todos los socios.

La revista ha pasado a ser bimestral, lo que supondrá que recibirás 6 números al año.

El Departamento de Seguridad Vial debe crecer, hay que dotarlo de medios humanos y técnicos apropiados. Ya se está empezando a mejorar la dotación técnica del Departamento, pero no es suficiente, necesitamos contar con un DSV especialmente fuerte para que defienda con garantías nuestros derechos y nuestra seguridad en la carretera.

Ya estamos creando la escuela de conducción. Pronto podremos contar con el primer curso que nos enseñe a conducir mejor y de forma más segura, que nos enseñe a conocer mejor nuestra moto, sus límites y los nuestros.

Vamos a potenciar el Departamento de Educación Vial. Debemos prepararnos mejor en todo lo concerniente a la Seguridad Vial, para lo cual se están firmando acuerdos con distintas Universidades e Institutos de Investigación, y debemos ampliar nuestra labor social educativa hacia los colegios.

Hemos intensificado considerablemente el trabajo con la Administración, cada vez son más las reuniones que celebramos con los distintos Gobiernos y las comisiones de trabajo que se crean derivadas de ello, lo que supone más trabajo y los gastos derivados del mismo.

El nuevo año también lo vamos a estrenar con un nuevo diseño de carné, lo que supondrá la renovación de todos los carnés de socio, un importante y necesario desembolso para adaptar nuestro documento identificativo a nuestra nueva imagen.

En definitiva, que estamos creciendo, debemos y podemos crecer mucho más, tanto en servicios, como en calidad, y sobre todo en la lucha por nuestros derechos e intereses como colectivo, pero para poder afrontarlo necesitamos financiación.

Todo gran proyecto ha de estar adecuadamente financiado si no queremos que fracase antes de empezar. Y para ello te necesitamos a ti, nos necesitamos todos, cada uno de nosotros debe aportar su granito de arena, 1'66 € mensuales. No es dinero, pero la suma de la aportación de cada uno nos permitirá ser fuertes y conseguir nuestros objetivos.

No lo dudes, ayúdanos, ayúdate a ti mismo.



BMW Motorrad
España

902 357 902
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

¿Tienes el equipo adecuado?

BMW Motorrad te equipa de verdad.

No hay malas temperaturas. Sólo mala ropa. Así que, si vas a montar en motocicleta, en scooter, incluso en bicicleta, debes estar siempre bien equipado, y no sólo con el casco y los guantes, sino también con indumentaria térmica, impermeable y apropiada a cualquier condición climática. BMW Motorrad te ofrece una gran variedad de productos de primerísima calidad y última tecnología que se adaptan a cada una de tus necesidades de conducción garantizando tu seguridad, tranquilidad y confort para que disfrutes al máximo sobre dos ruedas en cualquier época del año. **BMW Motorrad te equipa muy bien. Te equipa de verdad.**

Si aún no conoces todas las variantes de las que dispones para equiparte en serio, pásate por un Concesionario Oficial BMW Motorrad o visita www.bmw-motorrad.es/equipamiento. Además, solicita una prueba de producto sin ningún compromiso en www.bmw-motorrad.es/pool.



Ya somos Europeos

Juan Manuel Reyes (AMM) Kees Meijer (presidente FEMA) y Juan Soroa (AMM)

El día 30 de diciembre de 2006 fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea la *Directiva 2006/126/CE* sobre el permiso de conducción. Lo más interesante para nuestro

Clase AM: ciclomotores. Edad mínima: 16 años.

Clase A1: motocicletas de cilindrada máxima 125 cc, potencia máxima 11 kW (aprox. 15 cv) y relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg. Edad mínima: 16 años.

Clase A2: motocicletas con una potencia máxima de 35 kW (aprox. 48 cv), relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg., no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia.

Categoría A:

Edad mínima 20 años o experiencia mínima de 2 años en la conducción de motocicletas a las que corresponde el permiso A2.

Dicha experiencia previa podrá no exigirse si el candidato tiene al menos 24 años.

Más información:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2006/l_403/l_40320061230es00180060.pdf

colectivo en cuanto a categorías y edades mínimas es lo siguiente:

Otro hito importante para los motoristas españoles en general, y para la AMM en particular. El sábado 3 de febrero de 2007 se celebró la Asamblea Anual de FEMA en Amberes (Bélgica), en la que fuimos admitidos como miembros de pleno derecho de FEMA. Esto ha sido posible después de dos años en los cuales hemos asistido y participado en las reuniones de FEMA. Desde este momento, ayudamos a sostener dicha institución con la aportación de una cuota por socio, y votamos para que el colectivo al cual representamos sea escuchado en Europa.

La Solicitud que FEMA como representante de los motoristas envió al Comité Europeo de Normalización (CEN) para tomar parte dentro del Comité Técnico relativo al equipamiento viario (TC/226), ha sido aceptada por parte de CEN.

Nueva Responsable Relaciones Externas FEMA.

Virginie Peters sustituye en el cargo al anterior Campaigns Officer, Filippo Marino, quien ha venido desempeñando este cargo los últimos años. Virginia es motera, belga y habla cinco idiomas.

A partir de ahora FEMA participará en dicho Comité Técnico y seguirá especialmente el trabajo del Grupo de Trabajo 1 relativo a Sistemas de contención (WG1).

Ahora podrá trabajar FEMA en convencer a los miembros de CEN y a la Comisión Europea para que tomen en cuenta a los motoristas, bien modificando la actual norma EN1317 o creando un nuevo estándar europeo, como se ha hecho en España (UNE 135900), para ser añadido a los sistemas actualmente existentes.

El pasado 19 de enero la Secretaria General de FEMA, **Aline Delhaye**, asistió en las instalaciones de CIDAUT (Boecillo, Valladolid), al lanzamiento de un maniquí contra el SPM de HIASA en poste cada 2 metros. Test que fue un éxito, alcanzando el sistema el nivel I dentro de los baremos de severidad de la norma UNE 135900.

Texto: Juan Soroa, Foto: Win Taal



security in motion
LUMA
LEM
HELMETS



ESTA EN TU CABEZA Y NUNCA TE LA QUITARAN.

TU CHICA, TU MOTO, TU FORMA DE VIDA... TU LIBERTAD.

Ponemos en tus manos la mejor manera de protegerlas: los cascos LEM y los sistemas antirrobo SOLIDO.
Porque LEM y LUMA, te garantizamos a ti y a tu moto la máxima protección del mercado y todas las homologaciones europeas*.
PUEDES ESTAR SEGURO.



SOLIDO by **www.LUMA.es**



LEM HELMETS
Distribuido por LUMA.
Tel.: 943 335 066
e-mail: info@lemhelmets.com

E
ECE 2205



www.LUMA.es • Tel.: 943 335 066 • e-mail: security@luma.es



>> cidaut



Pruebas de SPM en "CIDAUT" Boecillo (Valladolid)

El pasado 19 de enero fuimos invitados a presenciar en el centro de la Fundación para la Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía (CIDAUT) en Valladolid, un ensayo a escala real para la validación de un Sistema de Protección de Motociclistas (SPM) de acuerdo a la norma española UNE -135900.

Dicha norma, como muchos sabréis, evalúa el comportamiento de los SPM ante el posible impacto de un motociclista que deslizando sobre el asfalto impacta contra el sistema de protección. Existen 2 tipos de sistemas a validar; los puntuales –protegen el poste– y los continuos que además de proteger el choque contra el poste evitan que el motociclista atraviese la barrera de seguridad por su parte inferior y choque contra el obstáculo que está protegiendo la misma –una farola, terraplén, etc.– necesaria para contener coches, autobuses y camiones ante salidas de vía.

Este ensayo consistió en lanzar un Dummy de unos 85 Kg de peso, equipado con guantes, botas, traje y casco de gama estándar en el mercado a 60 km/h boca arriba y formando su trayectoria con la de la barrera de seguridad un ángulo de 30°. De las 2 trayectorias de la norma (hacia el poste y hacia el centro del vano) asistimos a la primera.

El presenciar el ensayo a tiempo real con un tiempo de impacto de 1 décima de segundo es sobrecogedor. El ver "in situ" una prueba de este tipo nos lleva a pensar cada día más en el esfuerzo

necesario para desarrollar este tipo de sistemas con los criterios que exige la norma UNE- 135900 la cual recoge parámetros de severidad mínimos y de los cuales nos hacemos eco para garantizar la seguridad de nuestro colectivo ante accidentes de este tipo.

En una segunda parte, tuvimos oportunidad de ver un choque a escala real de un coche contra esta barrera. La UNE 135900 exige que el SPM instalado en la barrera no afecta negativamente al comportamiento de esta según la norma UNE-EN 1317-2. El coche de 900 Kg se lanzó a 100km/h y 20° contra el sistema dando resultados satisfactorios.

El asistir a estas pruebas a escala real nos permitió conocer el trabajo de cam-

po realizado por laboratorio y la Empresa que desarrolla el SPM (HIASA), al igual que valorar dichos SPM a la hora de dar una opinión objetiva de los mismos en cuanto a las pruebas a escala real a las que se les somete.

Si existe la posibilidad de disponer de SPM con los mejores niveles de severidad - nivel I, el menos lesivo - para los motociclistas, y damos fe de que existen estos tipos de sistemas aprobados por las administraciones, debemos luchar por su implantación. Del mismo modo debemos defender SPM que cumplan esta norma UNE 135900 siendo así el SPM también respetuoso con el resto de usuarios de la carretera.

Texto: Angel Valentín. Fotos: CIDAUT



Aline Delhaye (FEMA), Juan Carlos Toribio (AMM), Angel V. Martínez (HIASA), Enrique Mayor (BIKER EDICIONES), Antonio Amengual (HIASA), Juan Manuel Reyes (AMM), Juan Soroa (AMM), Marco Italia, Alberto Mansilla (CIDAUT), Zenaida Hernandez (HIASA), Arturo Villar (HIASA), Begoña Perez (CIDAUT), Susana Frias (CIDAUT).
SPM-ES2, ensayo TM. 1.60, 30 grados - Poste 60km/h HYBRID III.

*"Libertad es lo que se
esconde detrás de cada
curva."*

Aventura es un anhelo por lo desconoci-
do. Este deseo es el alma de la KTM 990
Adventure, que te puede llevar perfecta-
mente al rincón más lejano del planeta.
Ven y pruébala en tu concesionario KTM
- pero ten cuidado, ¡puede ser adictivo!



990
adventure

» 990ADVENTURE.com

www.kickdesign.com



KTM Group Partner



Foto: P. Mathis

KTM

“Live to ride”



Entrevista con Enrique Mayor, Editor-Director de Biker Zone, Motociclismo Clásico y Moto Clásica

Hola Enrique, buenos días y bienvenido:

¿De dónde te viene tu afición a la moto?

Siendo un crío de 12 años aprendí a conducir en el Parque Primo de Rivera de mi Zaragoza natal porque un buen amigo me prestó una bicicleta con motor en la rueda delantera con la que pude experimentar la velocidad y dar pedales como un descosido.

¿Cuántas motos has tenido?

Desde mi primer ciclomotor Peugeot con el que acudía como bibliotecario del Regimiento de Pontoneros a “cumplir con la Patria”, han pasado por mis manos todo tipo de motos, pero recuerdo en especial la Kawa KZ400 comprada de segunda mano, porque era como viajar en Rolls: alucinante; Desde esa...hasta la pequeña colección que mantengo fundamentalmente de moto inglesa.

¿Cuál es tu favorita?

Por motivos sentimentales, mi moto es la Rudge Sport Special de 1934.

Probándola un domingo en carretera un descerebrado se pasó a mi carril con un coche y me afeitó, y aquella historia me costó un año de recuperación de mi maltrecha pierna izquierda. Como anécdota la Rudge en ese año ya contaba con frenada integral y cuatro válvulas en el cilindro de 500 cc.

Si la edad del motero cada día es más alta, ¿nos espera un futuro de jubilados moteros?

Creo que como en toda Europa, los aficionados al motociclismo nos repartimos en todo el espectro de edades, y sólo hay que salir a carretera o viajar a un GP para confirmar lo anterior.

Lo que sí echo de menos es que las compañías de seguros y mutuas conviertan con sus políticas de precios al motociclismo en algo sólo para gente con “posibles”, y que en las escuelas no sea una asignatura fundamental la Seguridad Vial y los cursos de conducción de ciclomotores y motos.

Indudablemente, si sales a reuniones en la Comunidad Europea encuentras a

gente joven conviviendo con venerables ancianitos que siguen conduciendo sus motos. Tengo buenos amigos que superan los 80 años y participan en rallies de larga distancia por Pirineos y Alpes.

¿Cómo está la afición hacia las clásicas en España con respecto a Europa?

Cada día que pasa nos damos cuenta de la importancia cultural que tiene el conocimiento de nuestra historia y patri-



monio de las dos ruedas ,pues nuestros pilotos están en los primeros puestos del mundial ahora, igual que lo estuvieron en el pasado los Nieto, Torras, Herrero, etc., y nuestras queridas motos Bultaco, Derbi, Ossa o Montesa. La afición a la moto clásica se encuentra en un momento muy interesante: se restaura, colecciona, compra y vende, y algunas reuniones como Colombres empiezan a desbordarse, las ferias y mercadillos especializados tienen lugar todos los meses y solo falta que las administraciones estatales, autonómicas y locales colaboren de forma decidida y -como en Europa- faciliten al aficionado su labor de recuperación del patrimonio histórico.

¿Para cuándo un gran museo de la moto clásica con capital estatal?

La iniciativa del municipio de Alcalá de Henares, y la Fundación creada al efecto para el desarrollo del Museo Nacional de la Motocicleta española, van por buen camino. Se cuenta con el espacio que, una vez adaptado al fin específico de museo, podrá exhibir distintas colecciones de motos nacionales y documentación sobre la historia del motociclismo nacional, a la vez que servirá de punto de encuentro a los aficionados para el desarrollo de múltiples actividades (escuela taller, presentación de nuevos modelos y accesorios, etc..)

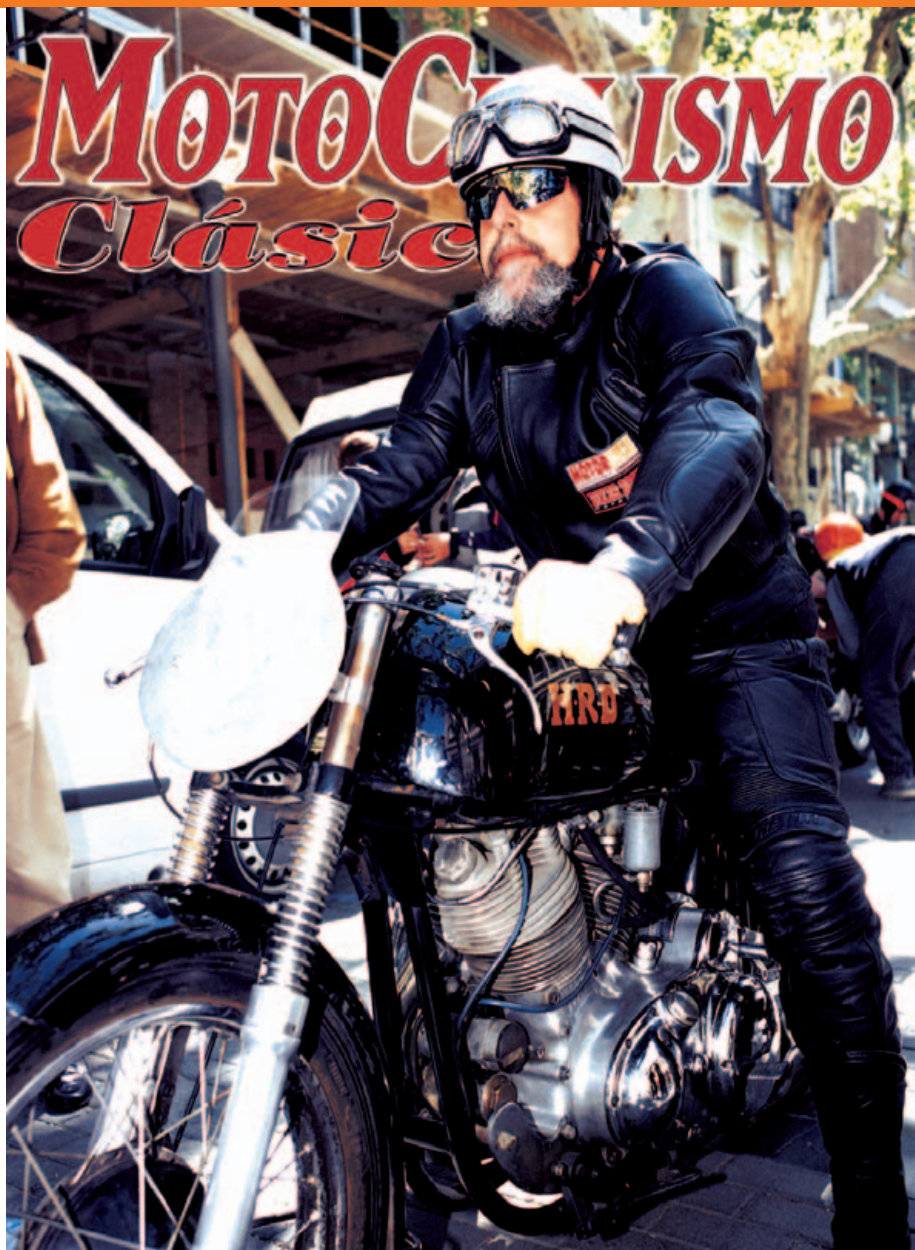
¿Qué piensas de que las grandes editoriales saquen a la calle hasta 4 revistas de moto en menos de un año, afecta a la pequeñas editoriales?

La competencia siempre es buena, aunque los editores pequeños estamos más dedicados a sectores especializados dentro del mundo motociclista, con unos lectores fieles a nuestra cita mensual, y que conocen que tenemos una agilidad mayor y podemos acoplarnos con rapidez a sus gustos.

En estos momentos hay más de 25 revistas en el kiosco, unas especializadas otras generalistas, las hay trimestrales, mensuales, semanales...

¿Hay mercado para todas? ¿Es bueno para el motero? El hecho de que salgan artículos tan "creativos" como la comparativa entre un mega scooter y una gran turismo ¿es señal de ya no sabemos qué hacer, o por el contrario es válido para el lector?

En principio la diversidad de títulos es buena, y hace que en nuestras redacciones nos exprimamos la cabeza para conseguir fidelizar al lector. Otra cosa es la necesidad imperiosa de llenar páginas con comparativas absurdas o el ser



repetitivos. El lector cada vez quiere revistas más especializadas que le ofrezcan una visión del motociclismo como usuario, digamos que partiendo de revistas "generalistas" el aficionado acaba en las que recogen su afición particular: custom, sport, etc..,

Conociendo que hay revistas de motociclismo europeas con ventas superiores a los cien mil ejemplares semanales o mensuales, podemos adivinar que el recorrido que tenemos por delante es todavía muy amplio, dentro del proceso de culturización de un país que tradicionalmente le ha dedicado escaso tiempo, dinero y atención a los medios escritos.

¿Cuál es hoy el mercado de la moto en Europa?, ¿nosotros que siempre vamos a rueda en tendencias, también lo hacemos en el mundo de la moto?

A la sociedad del bienestar "teórico" en la que nos encontramos inmersos, el mundo motociclista no es ajeno.

La necesidad imperiosa de un transporte rápido, económico y ecológico en nuestras ciudades solo se puede realizar de la mano de la motocicleta, y así lo confirman las matriculaciones de motos hasta 125 cc., y la aparición de vehículos movidos por energías limpias, que en el futuro serán habituales en la circulación urbana.

Como decía anteriormente, el motociclismo como elemento de placer, ocio, compañerismo, el viejo lema de "live to ride", cada vez tiene más adeptos.

Las tendencias en nuestra vieja Europa caminan por estos senderos, y nuestro país no es ajeno a ello, solo falta que nuestros administradores tengan mentalidad europea, y los motociclistas sepamos agruparnos en entidades como la Mutua Motera en defensa de nuestros intereses.

Un abrazo. Es un placer tenerte entre nosotros.

Salud compañeros y nos vemos en la carretera.



José Manuel Castillo, en su despacho del Departamento de Obras Públicas

EL SPM plantea problemas si la barrera no cumple la normativa

De José Manuel Castillo, responsable técnico de la adaptación de guardarraíles en Navarra

El Sistema de Protección para Motoristas (SPM) se está colocando ya en las carreteras navarras, fruto del acuerdo que la AMM, Federación de Motociclismo y ocho motoclubes firmaron con el Gobierno de Navarra el 29 de septiembre pasado. Hemos querido

ahondar en el tema, conocer qué problemas plantea su colocación, y para ello entrevistamos a José Manuel Castillo, máximo responsable técnico en esta materia dentro de la Administración Foral de Navarra.

José Manuel Castillo es el Jefe de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control del Gobierno de Navarra. Su departamento se encarga del mantenimiento y renovación de la señalización vertical, horizontal y barrera (guardarraíles), el análisis de los accidentes de tráfico, la realización de estudios de Seguridad Vial para la detección de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs) y Tramos Potencialmente Peligrosos (TPPs), la elaboración de proyectos y ejecución de obras para

corrección de los TCAs y TPPs detectados, la atención a las incidencias en las carreteras (llamadas de Policía de Tráfico, del personal de vigilancia de las carreteras o a través de los usuarios), así como el mantenimiento de túneles, alumbrado público y semáforos.

¿Qué problemas técnicos se están encontrando ustedes a la hora de colocar los Sistemas de Protección para Motoristas (SPM)?

No están directamente relacionados con el sistema, cuya colocación es sencilla y no entraña mayores dificultades. El problema principal es que el SPM está diseñado para ser colocado directamente en una barrera que tenga la altura y el poste de sujeción actualmente en vigor.

La realidad es que, en muchos casos, la barrera existente no tiene la altura reglamentada actualmente porque es antigua, ha sufrido algún golpe, se ha elevado la rasante de la carretera por el

sigue en la página 18...



PARA LA NUEVA NINJA ZX-6R
ESTO ES UNA RECTA.

- Modelo: ZX-6R
- Precio: 10.399€
- Kit limitación a 34CV.
- Seguro MVA: desde 425€/año
- Garantía K-Plus: ampliación a 4 años



ZX-6R

Porque es en las curvas donde se ganan las carreras. La nueva ZX-6R ha sido diseñada para el circuito, pero hecha pensando en el piloto. La potencia unida a la facilidad de pilotaje.

Kawasaki

Let the good times roll.

www.kawasaki.es



Recuerda: la carretera NO es un juego.