

moteros

Manifestación en Madrid



¿Podemos usar cascos?



Guzzi
California,
probamos
una
leyenda

Moriwaki GP3 Cup



UNA MUTUA PARA TODOS



ya somos más de 20.000 socios

**Recuerda:
La unión hace la fuerza**

Para más información:
www.mutuamotera.es · 902 196 876
info@mutuamotera.es · 958 536 655



AMM

ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA



1ª GALA ASOCIACION MOTOCICLISTA ZAMORANA 2011, Y MAHOMA

El pasado día 26 de Febrero, coincidiendo con la clausura de una exposición de motos históricas, tuvo lugar en Zamora, organizado por la Asociación Motociclista Zamorana (AMZ), la Gala de la AMZ.

ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Los homenajeados fueron: Angel Nieto, zamorano de nacimiento y presidente honorífico de AMZ; Valentín Requena, socio de honor de AMZ; y Juan Carlos Toribio, zamorano de nacimiento, compañero de

la AMM por vocación y Guardia Civil por profesión quien recibió el PREMIO TORIBIO, reconocimiento destinado a personas que trabajan en pro de la moto.

Desde estas líneas quisiéramos mostrar nuestro apoyo a la labor que vienen desarrollando muy activamente los compañeros de AMZ para fomentar y mejorar la imagen y formación de los moteros de la zona, organizando salidas, concentraciones, cursos de conducción segura, cursos sobre SPM, rutas nocturnas del románico zamorano, ayudando a la AMM en la organización de la Asamblea 2010...

Al hilo de la Gala AMZ, quisiera recordar una de las críticas que muchas veces hemos recibido en la AMM y que es la de "no estar en la calle". Es decir, que si bien estamos desarrollando una gran labor con distintas administraciones, universidades, otras ONG (Asociación Española de la Carretera, Federación Europea de Asociaciones Motociclistas), no llegamos directamente a la gran mayoría de la cada día mayor familia de la AMM, que hoy la forman más de 20.000 socios.

Lo que ha hecho la AMZ es cumplir con el famoso refrán: si la montaña no va a Mahoma, Mahoma va a la montaña. Lo que aplicado a nuestro colectivo podría ser: si sientes que la AMM no está contigo en el día a día, si quieres colaborar activamente, intenta estructurar con los compañeros de la zona grupos de socios que soliciten información a la AMM, para luego plantear reivindicaciones a las administraciones locales y/o provinciales. Organiza salidas donde se dé a conocer qué es la AMM y qué lleva haciendo por el colectivo desde hace más 8 años. Prepara cursos de conducción segura en colaboración con la Escuela Nacional de Conducción Motocicletas de la AMM... Ya hay grupos de socios activos en Zamora, Barcelona, Navarra, Guipuzcoa, Madrid..., pero necesitamos más.

Un mayor número de socios supondrá mayor carga de trabajo, pero también mayores recursos (económicos y humanos) y estamos seguros que también más resultados y más visibles.

¡Anímate y colabora! Gracias AMZ, gracias Mahoma.

Director

Juan Manuel Reyes

Consejo de Redacción

Juan Manuel Reyes
Miguel Angel Serna
Fernando Sanz
Juan Soroa

Coordinadora

Adriana Ruiz

Redactores y colaboradores

Antonio Vidal
Departamento de pruebas de la AMM
Departamento IDF de la AMM
Juan Carlos Toribio
Juan Manuel Reyes



AMM

Camino Ronda 89
Bajo
18004 Granada
(España)
Teléfono:
902 196 876
958 536 655
Fax: 958 253 244
www.mutua.motera.es

3 Seguridad Vial. Uso de cascos y auriculares instalados en el interior del casco de protección.

8 Escuela de Conducción.

¿Qué hacer ante los paneles direccionales?.

11 Prueba.

Moto Guzzi California. Eternamente joven.

17 Prueba.

GP3 Moriwaki Cup, el nacimiento de una nueva categoría.

18 Noticias internas

Comunicado AMM

Novedades en el caso Juan Carlos Toribio.

Denunciado el Ayuntamiento de Zaragoza.

27 Felicitaciones

Gracias a todos los que nos felicitásteis la Navidad

29 Manifestación

Nadie faltó a la cita en Madrid

33 Técnica

Kibs-Kawasaki Anti-Locking Intelligent Brake System

37 Consultorio

Resolvemos todas tus dudas

39 Normativa

Sistemas de protección para motoristas

40 Desde las sombras

Sobre el uso de auriculares instalados en el interior de

Objetivo: Informar sobre los criterios técnico legales que determinan la legalidad de sistemas generadores de sonido incorporados a los cascos de protección en la zona del oído del conductor

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora establecía la reforma del apartado 'F' del artículo 65.4 en los siguientes términos: "Es una infracción grave, cuando no sean constitutivas de delito, conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente a la conducción".

El apartado 'G' del mismo artículo y punto explican que corresponde al mismo tipo de infracción, conducir utilizando ma-

nualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.

El 'Anexo II' sobre infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos dicta que el titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme -en vía administrativa- conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación perderá tres puntos.

De igual forma, la referida Ley modificadora establece que conforme a los avances de la tecnología, se podrán pre-

cisar reglamentariamente los dispositivos incluidos en el apartado anterior.

El Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990, establece, en su artículo 18.1, que el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, de forma que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía (artículo 11.2 del texto articulado).

A efectos de la Ley, se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por parte del conductor, con el vehículo en movimiento, de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

Por otro lado, queda prohibido en el punto dos del artículo anterior, conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de



s y altavoces el casco de protección



las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas, cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Este contenido, además, se ve reforzado por la prohibición de utilizar durante la conducción dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (artículo 11.3, párrafo segundo, del texto articulado). Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas (artículo 11.3, párrafo tercero, del texto articulado).

¿Cómo puede afectar su uso a la conducción?

El Anexo IV del referido texto legal, que trata las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción establece la importancia de la agudeza auditiva. Es más, para el tipo de vehículo que nos ocupa (motocicleta), las hipoacusias, con o sin audífono, de más del 45% de pérdida combinada entre los dos oídos, obtenido el índice de esta pérdida realizando audiometría tonal, impiden la obtención o prórroga del permiso o licencia.

No obstante a lo anterior, este texto ha olvidado a los usuarios de motocicletas, cuando como solución a la patología descrita, ofrece la instalación de un espejo interior panorámico. Citamos textualmente: "los afectados de hipoacusia con pérdida combinada de más del 45% (con o sin audífono) deberán llevar espejo exterior a ambos lados del vehículo y un tercero interior que será panorámico".

¿Qué es lo que sabemos entonces hasta ahora? Sabemos que los conductores de motocicletas están supeditados a los mis-



mos condicionantes, en cuanto a condiciones psicofísicas relacionadas con la capacidad y agudeza auditiva que los conductores de turismos. Pero también sabemos que no se ofrece solución alguna a los conductores de motocicletas afectados de hipoacusia con pérdida combinada de más del 45% (con o sin audífono).

Sabemos, además, que la visión periférica del conductor de una motocicleta, gracias a las características constructivas de ésta (obstáculos visuales directos), es de mejor calidad que la de un vehículo turismo.

Sabemos también que, a velocidades legales, el impacto del aire sobre el casco durante la circulación genera una contaminación acústica tal, que inutiliza u obstaculiza la percepción auditiva del conductor, camuflando sonidos de especial interés

(sirenas, claxon, frenazos, etcétera) que, reforzamos, no serán percibidos por el conductor. El aire es pues el mayor agente modificador de la percepción auditiva del conductor de una motocicleta, alterando gravemente la capacidad de discriminación y asociación acústica percibida.

Sabemos, más aún, que el propio casco de protección se constituye como un aislante acústico parcial.

Pero también sabemos que la seguridad viene más bien vulnerada por la manipulación y pérdida de atención en la conducción, que por la incorporación en sí de altavoces a la estructura interna del casco.

A tal fin y otros objetivos, reconocemos que el usuario conductor de un vehículo debe permanecer atento a la conduc-

Con el diccionario en la mano...

Veremos ahora la definición de conceptos como 'cascos', 'auriculares' y 'atención' en un compromiso de garantía con la seguridad jurídica:

• **Auricular:** el diccionario entiende por 'auricular', entre otras definiciones, el aparato que consta de dos pequeños altavoces que se acoplan a los oídos. De igual forma define como:

• **Aparato:** el conjunto de piezas y elementos que, montados adecuadamente, desarrollan un trabajo o función práctica.

• **Altavoz:** Instrumento que transforma en sonido las ondas eléctricas y sirve para hacerlos más intensos.

• **Casco:** Aparato que consta de dos auriculares que, unidos por una tira curvada ajustable a la cabeza, se acoplan a los oídos.

• **Atención:** Aplicación intensa del entendimiento y los sentidos a un asunto.

• **Entendimiento:** Capacidad de formar ideas o representaciones de la realidad en la mente.

ción del mismo en todo momento, pero que respetando la complejidad de los diferentes momentos circulatorios, puede, al mismo tiempo, realizar operaciones o actividades diferentes.

Hablar y conducir

La Administración Pública, fiel a la corriente social, es coincidente en los criterios del párrafo anterior. De esta forma, el conductor de un vehículo turismo se encuentra autorizado por la ley a poder mantener una conversación telefónica o con otros ocupantes del propio vehículo.

Es por ello que todo conductor legalmente habilitado debe estar debidamente entrenado y cualificado para realizar con eficacia los procesos de atención selectiva, dividida y sostenida. Especialmente debe ser capaz de distribuir la atención, otorgando el interés y protagonismo adecuados y adaptados, entre aquellos estímulos relacionados directamente con la seguridad.

Como ejemplo, convertido ya en un clásico de las distracciones al volante (no manillar) es la presencia de conductores que, ante la atención prestada a una conversación telefónica involuntariamente o con bajo nivel de consciencia, abandonan los ciclos de frecuencia en la inspección de campos visuales no frontales, especialmente la retrovisión, e inician maniobras de adelantamiento o cambios de dirección y obstaculizan la trayectoria de otros vehículos, generando graves riesgos para la circulación.

Las tareas de conducción y conversación, son totalmente compatibles en conductores debidamente formados, tal y como demuestra la propia Ley en el caso de los agentes de tráfico de la Guardia Civil, que mientras conducen, y amparados en la excepción, están autorizados a hablar por teléfono, manejar el cinemómetro y la emisora de comunicaciones internas, al mismo tiempo que vigilan el tráfico y la circulación de otros usuarios.

Tras los párrafos anteriores y las investigaciones practicadas por este departamento, concluimos que, con las manos en el manillar de la motocicleta se pueden ejecutar acciones con total seguridad, como admitir una llamada de teléfono.

Esto nos lleva a la obligación y deber de ser conscientes de que, al igual que los ocupantes de un vehículo turismo llevan una conversación sin que por ello se produzcan especiales situaciones de riesgo, gracias a la segregación de la atención del conductor, el piloto de una motocicleta podría mantener, en igualdad de condiciones,



¿Cómo deben ser estos dispositivos?

Atendiendo y respetando otros aspectos relacionados con la seguridad, se debe entender que la incorporación de elementos generadores de sonido en el interior del casco de protección, no afecta a la seguridad vial, más bien todo lo contrario, la aumenta, siempre y cuando se respeten las siguientes condiciones:

- **El fabricante emita un informe de compatibilidad** en conducta y comportamiento dinámico del casco de protección bajo conceptos de seguridad pasiva.

- **La instalación del sistema permita la escucha y comprensión** adecuada de las instrucciones de un navegador tipo GPS o similar, favoreciendo las gestiones de orientación en ruta, bajando las paradas de riesgo, la reducción de marcha por desorientación, los cambios bruscos de dirección o las focalizaciones visuales al GPS con abandono de los campos visuales frontales.

- La instalación del sistema permita la escucha y comprensión adecuada de la **conversación mantenida con el pasajero** de la propia motocicleta favoreciendo el diálogo y comunicación incluso de posibles incidencias.

- La instalación del sistema permita la escucha y comprensión adecuada de una **conversación mantenida con el ocupante de otra motocicleta**, favoreciendo la circulación en grupo y la seguridad del mismo.

Debido a las corrientes sociales y de actuación de la propia Administración Pública, el caso más polémico sería autorizar el uso de la telefonía con tecnología manos libres en la motocicleta. No obstante, respetando las bases anteriores y los criterios de igualdad entre conductores de vehículos turismo y de motocicletas, siempre y cuando las llamadas se gestionaran desde el manillar o por instrucciones de voz, no se encuentran razones para su prohibición.

los parámetros óptimos de seguridad relacionados con la atención.

Para terminar, debemos aclarar que no se puede ni debe sancionar por infracción a la Ley amparándose en hechos supuestos, como el hecho de llevar instalado el dispositivo dando por supuesto que estaba siendo utilizado. Los hechos deben haber sido comprobados por el denunciante, dado que, en la actualidad y respetando el contenido de la norma vigente, el testimonio del agente tiene presunción de veracidad, salvo prueba en contra (R.D.L. 339/90 y otros), con la, para nosotros, injusta inversión de la carga de la prueba en contra del ciudadano que ello supone.

Estas son las conclusiones básicas

Debemos tener en cuenta que la colocación de los altavoces en el casco de protección y sobre el oído ha venido interpretándose por la DGT, y según informaciones de última hora, parece ser que el uso de altavoces instalados en el casco dejará de sancionarse en un futuro próximo, dándonos así la razón a la interpretación que venimos haciendo en la AMM.

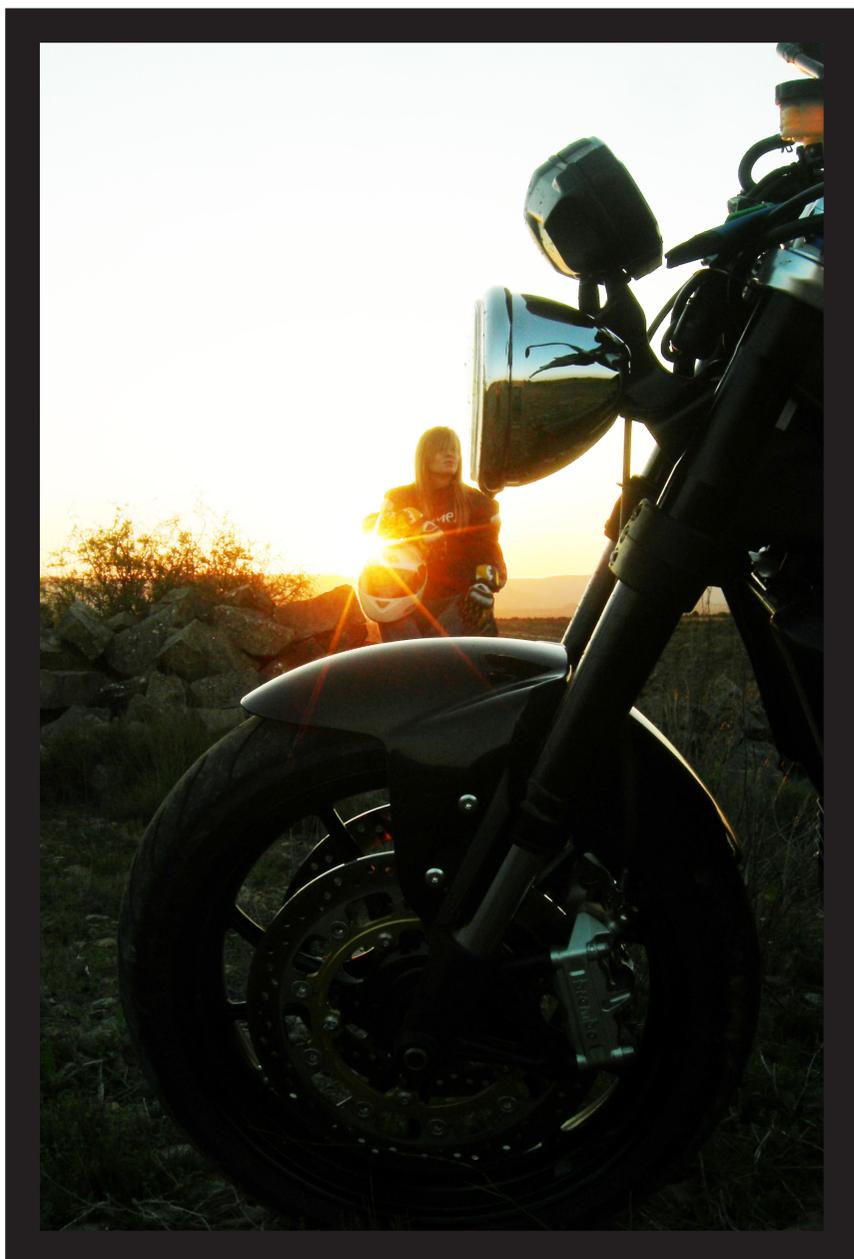
Esta situación genera una clara inseguridad jurídica en los ciudadanos que deberá ser solucionada con la mayor urgencia posible.

La AMM ha solicitado en reiteradas ocasiones una solución de este problema a la DGT, y según informaciones de última hora, parece ser que el uso de altavoces instalados en el casco dejará de sancionarse en un futuro próximo, dándonos así la razón a la interpretación que venimos haciendo en la AMM.

Desde la AMM invitamos a todos los socios que hayan sufrido algún tipo de sanción por esta causa, que proceda a su recurso. Para lo cual podrán contar con nuestro Departamento Jurídico.

En nuestra página web podrás encontrar una sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 2 de Zaragoza que respalda dicha tesis.

Departamento I.D.F./AMM



Triumph irrumpe en España.

Ahora Triumph llega a nuestras carreteras sin intermediarios.



A CORUÑA

MANELL MOTOR
Av. Finisterre, 335 Tel. 981 913 971

ÁLAVA

MOTOVIP
C/ Düsseldorf, 5, Pabellón 7
Vitoria Tel. 945 101 801

ALICANTE

MOTOR EVASION
C/ Boyero, 5 Tel. 965 926 445

ALMERÍA

MOTOLOOK ALMERÍA
Ctra. de Ronda, 343 Tel. 950 276 572

ASTURIAS

MOTORMANJA
Parque Empr. Águila del Nora,
parcela 2, nave 5
Colloto (Siero) Tel. 985 792 673

BADAJOS

EXTRE2MOTO CHÁVARRI
C/ Francisco Guerra
Ed. Costa Rica, Local 14
Tel. 924 200 881

BALEARES

MUNDIMOTO
Carrer de Manacor, 126-A
Palma de Mallorca Tel. 971 277 743

BARCELONA

ITALO GROUP
C/ Numancia, 118 Tel. 93 439 60 49

QUALITY BIKE

C/ Provenza, 297 Tel. 93 457 13 01

BILBAO

HOBBY MOTO
Ctra. Bilbao-Plencia, 31
Ed. Inbisa Asúa Tel. 944 537 087

CÁCERES

EXTRE2MOTO CHÁVARRI
C/ Virgen de Guadalupe, 42
Tel. 927 236 655

CÁDIZ

MOTOS EL GORDITO JR
C/ Sierra de Irta, 15
Chiclana de la Frontera Tel. 956 402 960

CÓRDOBA

FUN BIKE
Pol. Ind. de Chinales, P.22
Tel. 957 274 550

GIBRALTAR

MOTORAMA
Watergardens Units 1-2, Block 4
Tel. 00 350 200 474 70

GIRONA

MOTO EXPERT
Vía Emporitana, 82
Figueras Tel. 972 505 551

GUADALAJARA

ALV IMPORT
C/ Ingeniero Mariño, 46 Tel. 949 277 363

GRAN CANARIA

VALSEBIKE
C/ Ignacio Ellacuría Beascoechea, 18
Telde Tel. 928 692 132

GRANADA

J.MOTO
C/ Nécora, portal 7, local 11
Tel. 958 804 549

HUELVA

MOTOBLANCO
Avda. Guatemala, 46
Chiclana de la Frontera
Tel. 959 230 319

LEÓN

MOTO DEPORTE
C/ Duque de Rivas, 20
Tel. 987 235 473

LLEIDA

BENI MOTO
C/ Barranc, s/n
Massalcoreig Tel. 973 793 618

LUGO

MOTOS MONTOUTO
C/ Alexandre Boveda, 24
Tel. 982 245 875

MADRID

BRITANNIA
C/ Ntra. Señora de Guadalupe, 9
Tel. 91 724 17 87

PROEUROPA

Av. Valladolid, 19 Tel. 91 758 56 61

MÁLAGA

MOTOS LANZAT
C/ Eugenio Gross, 18
Tel. 952 392 795

MURCIA

MOTOCENTER
C/ Juan de la Cierva, 10. Bajos
Tel. 968 903 421

NAVARRA

MOTO SHOP PAMPLONA
C/ Aralar, 39, bajo
Pamplona Tel. 948 153 100

PALENCIA

VIP MOTO PALENCIA
Pol. Ind. El Vial C/ Andalucía, 72
Nave 13 Tel. 979 723 450

PONTEVEDRA

BIKE 52
Avda. Hispanidad, 76
Vigo Tel. 986 472 288

SALAMANCA

IFNIMOTOS
C/ Virgen del Carmen, 2
Sta. Marta de Tormes Tel. 923 139 880

SANTANDER

MOTOS SAN MIGUEL
C/ La Albericia, 4
Tel. 942 331 768

SEVILLA

I-DMOTOS
C/ de Alava, 5
(Pol. Ind. Carretera Amarilla)
Tel. 95 428 30 28

TARRAGONA

MOTOBIKE
Avda. President Macià, 6
Reus Tel. 977 771 373

TENERIFE

SUPER. DEL MOTORISTA
C/ Ramón y Cajal, 47
Sta. Cruz de Tenerife
Tel. 922 533 088

TOLEDO

RACING MOTOR SPORT
C/ Río Júcar, 8
Tel. 925 241 485

VALENCIA

TRIUMPH VALENCIA
C/ Giorgeta, 27, bajo derecha
Tel. 963 813 444

DUBON RACING

Ctra. Benetúser, 43
Pol. Ind. La Pascualeta Paiporta
Tel. 961 265 437

VALLADOLID

VIP MOTO VALLADOLID
C/ Sol, 26 Laguna de Duero
Tel. 983 545 889

ZARAGOZA

BIKERLAND
C/ Tarragona, 22
Tel. 976 259 227

Nuevas y poderosas razones te llevan a Triumph. A partir de ahora Triumph España es una realidad. Un enlace directo con nuestra fábrica de Hinckley. Para complementar al máximo una de las gamas con más personalidad, estilo y calidad de todo el mercado. Porque nuestro cliente es algo único. Que marca su propio camino, lejos de dejarse llevar por las modas. Que sabe lo que quiere y lo refleja en todo un estilo de vida una declaración de principios.

Por eso Triumph llega a nuestro país para quedarse. Un nuevo camino para una gran marca.

Configura la Triumph de tus sueños empleado la aplicación "Create My Triumph de nuestra web"

www.triumph.co.uk/spain/Create%20My%20Triumph.aspx



Tu seguro Triumph en:
 **PERIS**
correduría de seguros

Triumph recomienda:



GO YOUR OWN WAY
www.triumph.co.uk/spain

Escuela de



Paneles direccionales, ¿qué hacer?

Existen tres momentos básicos en la conducción de una motocicleta con relación a la gestión de incidencias o situaciones derivadas del tráfico:

- Pre.
- Durante.
- Pos.

El momento 'pre' atiende a la planificación derivada de la percepción de la situación, es cuando que el conductor realiza su toma de decisiones. En el 'durante' tienen lugar una serie de acciones que realmente deben entenderse como reacciones de respuesta. El último momento, el 'pos', atiende al análisis de la gestión practicada, pudiendo localizarse en este, una nueva serie de reacciones de respuesta ante nuevas situaciones.

En esta ocasión trataremos de identificar y acondicionar nuestra respuesta ante la presencia de un estímulo, su interpretación y su asociación a un riesgo tipo derivado. Este estímulo serán los 'paneles direccionales'. El panel direccional permanente es un dispositivo guía que dentro de la señalización vertical pretende guiar e indicar a los usuarios un peligro puntual, informando sobre

el sentido de la circulación (Artº 144.2.b3 del RGC).

El balizamiento con paneles direccionales de una curva atenderá a la relación entre la velocidad de aproximación (V_m) y la velocidad de curva (V_c), su radio y desarrollo y a los conductores nos avisarán sobre la peligrosidad de la curva.



conducción



Al objeto de evitar errores de apreciación, entenderemos por 'velocidad de aproximación', la máxima permitida para ese tramo viario. Y por 'velocidad de curva' aquella que el ingeniero ha considerado óptima para todo tipo de vehículos en parámetros de seguridad.

Como norma general y tal como indica la Orden de 28 de diciembre de 1999 por la que

se aprobó la Norma 8.1 IC sobre señalización vertical, los paneles direccionales se dispondrán a la entrada de la curva y con una visibilidad mínima de 100 metros. Ahora bien:

- Si la diferencia entre V_m y la V_c es menor de 15 km/h no se balizará.
- Diferencia entre 15 y 30 km/h: Un panel direccional.
- Diferencia entre 30 y 45 km/h: Dos paneles direccionales superpuestos.
- Diferencia superior a 45 km/h: Tres paneles direccionales superpuestos.

Debemos recordar que una de las grandes carencias en seguridad vial es el incumplimiento técnico legal de la administración en materia de señalización. Por tanto, podemos encontrar curvas que no dispongan de paneles direccionales, y en las que nos aproximemos a 100 km/h y tengamos que reducir la velocidad a 40 km/h para poder gestionarla con seguridad.

Cursos de conducción segura

El día 28 de octubre la DGT emitía la nota de prensa que daba el pistoletazo de salida al programa de 'Cursos de conducción segura'.

La puesta en marcha de esta acción formativa es una iniciativa del Grupo de Trabajo 52 'Motocicletas y Seguridad Vial', creado en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial y que coordina la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial de las Motos. Dicho grupo está compuesto por 19 organizaciones.

El objetivo de la campaña es mejorar la seguridad de los motoristas, a pesar del positivo cambio de la tendencia registrada en los últimos dos años.

Para dar a conocer estos cursos y los beneficios que se obtienen con su realización, Tráfico emitirá desde los primeros días de noviembre y durante dos semanas varias cuñas informativas en las distintas emisoras de radio convencional y radiofórmula e insertará anuncios en prensa especializada.

A los soportes de radio y prensa se suma la creación

de una página web www.enmotomasseguro.com, en la que los internautas podrán encontrar todo tipo de información sobre los cursos de conducción.

Conducir un vehículo con seguridad en la vía pública es una multiacción complicada que se integra en un escenario complejo y requiere, principalmente y entre otras aptitudes, que se respeten una serie de condiciones:

- Un escenario seguro con actores intervinientes seguros.
- Un adecuado estado psicofísico de los usuarios de la vía pública con capacidad adaptativa para el tránsito con seguridad.
- Conocimiento y capacidad de aplicación de las diferentes técnicas de conducción.
- Conocimiento y aplicación de las formulas de respuesta más aptas para la superación de determinados incidentes.
- Vehículos en perfectas condiciones técnicas para el uso seguro.



Últimos cursos

Durante los días 4 y 5 de diciembre hemos presentado y desarrollado en el Circuito de Alcarrás un nuevo formato capaz de potenciar y generar habilidades, actitudes y aptitudes para la conducción segura de motocicletas. A este formato divertido, funcional y práctico se ha incorporado el programa estandarizado promovido y avalado por la Dirección General de Tráfico y el Grupo de Trabajo 52 'Motocicletas y seguridad vial' e incluía, como potenciador promocional, un módulo de conducción nocturna, comida del sábado y del domingo, cena de hermandad y sorteo de regalos proporcionados por nuestros colaboradores.

Cerrábamos así el año formativo con dos días de convivencia y participación.

La totalidad del curso fue de 15 horas de práctica y dos de teoría.

Algunas materias sobre las que se trabajó para la formación de los asistentes fueron:

- Anticiparse a las maniobras de otros conductores que pueden provocar un accidente.

- Controlar y reducir del tiempo de reacción.
- Controlar los campos visuales.
- Seleccionar las referencias visuales.
- Mejorar del equilibrio a través del control combinado del freno, el embrague y el acelerador interactuando con la posición del conductor.
- Negociar curvas de diferentes radios y características.
- Gestionar de forma segura cruces y glorietas.
- Conocer diferentes técnicas de gestión del sistema de frenado.
- Controlar las pérdidas de adherencia.

Títulos y certificados

Los asistentes que permanecieron al menos durante las tres primeras partes del curso recibieron un certificado de realización y asistencia al curso de 'Perfeccionamiento y conducción segura de motocicletas', que contaba con el sello pictograma aval del GT 52.

KIT SLIDE SYSTEM

Patented

LEM

ITALY

SIN CORREAS – SIN IMANES – SIN GANCHOS



Sustituir los tornillos originales por los de LEM y gracias al Slide System podrá enganchar sólidamente los accesorios LEM a su moto.

- Disponible en toda la nueva gama de bolsas LEM.



Accesorio opcional

SKATE CARBON

Patented

Skate Carbon, realizado con auténtica fibra de carbono, es adhesivo y sustituye al skate desmontable.



- El Kit de enganche es válido para los modelos indicados:



Después de haber superado los treinta y nueve años de vida, la Gucci California, en sus múltiples e históricas versiones ha logrado un merecido puesto entre las leyendas del motociclismo europeo. Aún hoy su belleza no pasa desapercibida

Leyenda



da y realidad



Loche disfrazaba trampas y la lluvia, con el agua que desprendían los camiones, colaboraba con la siniestra intención. Volví de reuniones en Madrid, subiendo hacia Zaragoza, más allá de Calatayud, pasaba por una de esas zonas de obras entre rayas blancas y amarillas y uno, que se cree que ya sabe dónde están las líneas que, además de marcar algo, logran tirarte de la moto, buscaba con calma la zona limpia bajando la velocidad.

Curva de derechas. Terminaba de adelantar a un camión y agudizaba la vista buscando cualquier peligro... pero los espabilados de siempre habían pintado de negro otro montón de rayitas que en su día fueron blancas... Sin otra opción, pasando sobre ellas bajo la intensa lluvia, levanto la Guzzi utilizando los márgenes de seguridad que había previsto. Alargué el radio que describía previamente pero, a pesar de todo,

las dos ruedas perdieron súbitamente la adherencia y porque no era mi día, volvían a sujetarse dejando de fondo una exclamación y algún insulto inconformista dentro de mi casco, tan solo reprochado por mi particular Ángel de la Guarda...

Orígenes, adolescencia y madurez

Moto Guzzi crea la California a principios de los 70 para el público americano. Más tarde intentaría dar servicio a una demanda que estaba naciendo en Europa importada de EE UU, y que buscaba un público deseoso de acercarse a la filosofía yankee.

Las primeras unidades de la década de los 70 montaban un motor de 844 cc, con una potencia máxima entre los 65 y los 70 CV. Un ejemplo es la California del 79, con base T-3 de 68 CV.

En el 82, aquella época de los mundiales de fútbol y de Naranjito, la California sacaba 61 CV, un par de 7,7 kgm y costaba 900.000 pesetas -unos 5.400 euros de hoy-. En el 83, el importador era Lezauto y tenía dos versiones: la California II y la California II de Luxe.

Un año después, se mantenía el par motor pero la potencia subía a 67 CV sobre las 6.700 rpm. Mientras que en el 85 el precio de la versión base era de 1.027.043 pesetas, algo más de 6.000 euros, aunque el modelo *Idea Uno* subiría a 7.140 euros.

En 1987, contaba con el clásico bicilíndrico longitudinal en V a 90° de 948,8 cc que proporcionaba 65 CV de la época a 6.700 rpm y un par de 7,7 kgm a 5.200. Movía un peso de 250 kg y 25 litros en depósito, aumentando la capacidad en 2 litros sobre versiones anteriores.

Por fin, la California de hoy, con 39 años sobre sus lomos, mantiene tradiciones y estilos, una caja de cinco rela-

ciones de cambio, el sistema de frenado integral al pie, un segundo disco delantero como freno de apoyo y el manillar de *cuerno de buey*.

Cambia al reducir la capacidad del depósito de combustible en seis litros, pero también los consumos. E incorpora inyección electrónica y un catalizador de tres vías que se adapta a las nuevas obligaciones y demandas, pero conservando ese punto de madurez que la hace inconfundible.

Comportamiento dinámico

El bicilíndrico en V a 90° de 1.064 cc entrega una potencia máxima de 73 CV a 6.400 rpm. La zona roja se encuentra a 8.000 rpm, y disgruta de su par casi 1.500 rpm por debajo del régimen de potencia máxima.

Está dotado con una inyección electrónica Weber tipo *Alfa/N* que utiliza para medir la cantidad de aire aspirado, entre otras cosas, el régimen del motor y la posición de las mariposas.

El motor sale desde 2.000 rpm en marchas largas con una respuesta sólida, paciente y elegante, permitiendo evolucionar en tercera por ciudad con un bajo consumo y respetuoso sonido entre las 2.000 y 2500, 45 y 60 km/h indicados respectivamente.

Si la densidad del tráfico y la configuración de la vía te lo permiten, puedes llegar a una relajada cuarta, que te autoriza técnicamente, a circular a 50 km/h. La quinta no es usable en movilidad urbana aunque, como es evidente, sí en entornos periurbanos y vías interurbanas.

A partir de las 3.000 rpm en quinta disfrutamos de una respuesta animada. Esta relación final del cambio nos permite movernos en carreteras de todo tipo y con seguridad entre los 80 km/h y las li-



mitaciones genéricas máximas legales.

A partir de 3.500 rpm, aún quedan 3000 rpm para su potencia máxima, pero ya está fuera de la ley.

La palanca del cambio, por su parte, está pensada para subir marchas con el tacón y bajarlas con la planta delantera de nuestro pie.

La California, con una longitud entre ejes de 1.560 mm, tiene un tacto de dirección confortable y una conducta óptima en curvas rápidas. Aunque no aspira a grandes retos, se defiende bien en carreteras reviradas, gracias, entre otras cosas, a su ancho manillar.

La rigidez de la dirección es regulable con la tuerca de la que está provisto el amortiguador que monta en el lado izquierdo de la tija.

La suspensión delantera está firmada por Marzocchi. Con 45 mm de diámetro es regulable en compresión (lado derecho) y en extensión (lado izquierdo) con una ruleta superior de 15 *clicks*. La suspensión trasera se regula con una rosca bajo el muelle que frena el hidráulico en extensión.

En cuanto a los neumáticos, monta un 110/90-18 como frontal y un 150/70-17 como trasero. Se recomienda una presión en el delantero de 2,3 bar, mientras que en el posterior es de 2,5 bar (para poco peso) y 2,9 bar cargado. Lo cierto es que regulé a 2,3 y 2,8 solo y su comportamiento fue el esperado y por tanto, adecuado.

Equipo de frenos

Se compone de dos sistemas de frenado. La maneta transmite presión sobre el disco delantero derecho, tipo flotante en acero inoxidable de 320 mm de diámetro, a través de una pinza Brembo Serie Oro de 4 pistones.

El disco delantero izquierdo, con las mismas características que el derecho, recibe órdenes del pedal, conservando el ya clásico sistema integral, que a su vez, y en buenas formas de equilibrio, lanza presión sobre una pinza Brembo, de dos pis-





Detalles y otras cosas

La ergonomía del pasajero está garantizada gracias a unos anchos reposapiés y a un generoso apoyo lumbar que favorece la confianza de nuestros hijos en el ir y venir al cole, la excursión de boca-dillo, etc. La parrilla trasera también nos garantiza un adecuado espacio de carga.

El cuadro participa de la belleza del conjunto con su clásica sencillez en compañía

de unas piñas especialmente vistosas y proporciona la información necesaria, sin lujos ni extras. No obstante, con el sol entrando por la espalda los testigos apenas son visibles. Lo mismo sucede en la noche, pero solo con el odómetro parcial. Un problema que tiene sus orígenes en la luz blanca que desde el interior e inferior, se empeña en camuflar la parte baja de los números.

El sistema de apertura del asiento se encuentra en la parte inferior izquierda de la motocicleta, delante de la tapa lateral e incorpora un sistema para guardar el casco. Un poco más retrasada y en el mismo lado tenemos la toma de corriente de 12 voltios.

Otras cosas que pueden servirnos para entender a la California es que los fusibles quedan en la tapa del lado de-

recho y para acceder a ellos debes retirar el asiento del conductor. La medición de aceite se realiza con una tradicional varilla.

Para el arranque en frío, cuenta sobre la piña izquierda de un mando de starter. Bajo el asiento encontramos espacio suficiente para guardar un juego de herramientas, documentación y el manual de usuario.

tones paralelos, a un disco fijo posterior de 280 mm.

Ante las dudas e interesados en buscar el comportamiento frente a una supuesta situación de pánico, hemos forzado la frenada buscando el bloqueo de ambas ruedas al mismo tiempo. Aunque sí se produce, hay que hacer mucha fuerza sobre el pedal -más de la necesaria- para obtener una fuerte deceleración. Si eres capaz de dosificar, podrías llegar a bloquear la rueda posterior un poquito antes que la anterior.

Sobre el tacto y la técnica de uso del sistema integral de frenado de Guzzi, en atención a los espíritus más críticos, nos lleva a considerar diferentes aspectos.

El ser humano, como norma general, disfruta de mayor sensibilidad, tacto y movilidad en las extremidades superiores que en las inferiores. Guzzi lleva confiando en la pericia y habilidad de sus usuarios desde hace más de 30 años. Por eso instala la ejecución del sistema de frenado integral sobre el pedal derecho, e incorpora a su vez, a unos centímetros de la plataforma de reposo del pie y sobre esta, un apoyo

reducido del talón para incrementar el tacto a la hora de ejecutar la presión.

No obstante y a lo anterior debemos ser claros al decir que esta disposición del sistema de frenado prolonga el tiempo de respuesta del usuario ante incidencias si parte desde la posición natural de reposo.

Autonomía y consumo

Si mezclas un uso urbano y de autovía a buen ritmo, el consumo sube escasamente por encima de los cinco litros a los cien. Mientras que en conducción deportiva, fuera de la filosofía de la California, apenas logras elevar su consumo hasta los seis litros.

La autonomía máxima, respetando los límites de velocidad legalmente establecidos y adecuando el tipo de conducción al escenario a las condiciones de circulación es de 340 km. Una realidad que logra medias de 300 km entre paradas y que posibilita un buen ritmo para grandes viajes.

La reserva advierte por primera vez, tal vez demasiado pronto, cuando en el depósito quedan 7 litros, que te permi-

ten buscar suministro durante más de 120 km.

Como anécdota técnica, cuando vayas a repostar, debes saber que el vacío generado por la falta de respiración en el depósito de combustible te obliga, cuando has consumido unos 12 litros, a mover de forma reiterada y con la llave en el cierre, el tapón de llenado hacia los lados. Así permites la entrada de aire y puedes abrir el tapón que deberás mantener en la mano durante el repostaje. No obstante, este vacío no afecta al sistema de alimentación ni al rendimiento del motor, por lo menos, de forma perceptible para el usuario.

La California es una moto cómoda, muy cómoda con la que podemos hacer muchos kilómetros si pertenecemos a ese tipo de personas sin prisa, sin necesidades de llegar tan rápido a los sitios, es una moto para disfrutar el aire entre reflexiones y que permanece fiel a un responsable y magnífico pasado que la ha convertido en leyenda.

Juan Carlos Toribio (IDF/AMM)
Fotos: Antonio Vidal (IDF/AMM)
Fotos estudio: Moto Guzzi y otros

PERFIL DE LA PRUEBA

	KILÓMETROS
Totales	617
En circuito	---
Autopista/autovía	320
Carretera convencional	120
Carretera de montaña	130
Conducción urbana	65
Espacios cerrados	5
Lluvia	435
Viento fuerte	435
Conducción nocturna	325
CONSUMOS	
Medio	5,47 l/100km
Mínimo	5,19 l/100km
Máximo	5,83 l/100km
INCIDENCIAS	1.560 mm



Historias de hace veinte años

Aún recuerdo cuando a finales de los 80 "El Mudo" de Alcalá, recorría grandes distancias a lomos de su incombustible California Idea Uno y lo hacía con un pasajero de excepción, la Señora Carmen, su madre.

Recuerdo cuando nos lo encontramos en El Paso del Stelvio, esas 48 curvas hacia el techo de los Alpes, luego en la Stella Alpina y recuerdo cuando prestando servicio aparecieron en el kilómetro 435 de la N-II... ¡vaya alegría!!!. Señora Carmen: Una gran Señora y una gran Motera. Descanse en Paz.

El Mudo: Un motero de excepción que habla por los codos. Amigo, buena persona y con los valores históricos del compañerismo... muchas Vsss.

Vamos viejos... amigos.



DATOS TÉCNICOS

Motor	Bicilíndrico en V a 90° de cuatro tiempos y refrigerado por aire
Cilindrada	1.064 cc
Potencia máxima	54 kW (73,4 CV) a 6.400 rpm. (Potencia fiscal 6,9 CF)
Par máximo	94 Nm a 5.000 rpm.
Salida de gases	En acero inoxidable. Dos tubos a una cámara de expansión para terminar en dos tubos de escape. Catalizador de tres vías con sonda
Cambio	5 velocidades
Transmisión final	Cardan
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica Marzocchi con regulación separada de 45 mm de diámetro.
Suspensión trasera	Dos amortiguadores hidráulicos regulables en extensión.
Frenos	
Anterior	Doble disco flotante en acero inoxidable de 320 mm, pinza Brembo Serie oro de 4 pistones.
Posterior	Disco fijo en acero inoxidable de 282 mm, pinza Brembo de 2 pistones paralelos.
Dimensiones y pesos	
Longitud máxima	2.380 mm
Altura al asiento	780 mm
Distancia entre ejes	1.560 mm
M.M.A	470 kg
Depósito combustible	19 litros
Precio	14.200 euros

La antesala de Moto3

La GP3 Moriwaki Cup, pretende introducir la nueva categoría monocilíndrica de 250 cc 4Tiempos, como una alternativa económica a la anunciada desaparición, por motivos ecológicos, de las motocicletas de 2Tiempos.





Mucho hemos hablado de *Moto 3*, esa nueva categoría en el Mundial de velocidad que se estrenará en 2012. Hoy descubrimos la Moriwaki CUP que se presentó en Cheste aprovechando la última prueba del mundial de velocidad 2010.

La GP3 Moriwaki Cup, quiere introducir la nueva categoría monocilíndrica 250 cc 4Tiempos, como alternativa económica a la anunciada desaparición, por motivos ecológicos, de las motos de 2Tiempos.

Según nos informa ATP, este camino se ha abierto en los Campeonatos de Japón, USA, Australia, Indonesia, Italia, Alemania, etc... donde, en mayor o menor medida, ya se ha iniciado el relevo. En 2011 se les unirá Holanda y España.

Pero, ¿cómo es la Moriwaki?

Sobre el chasis mejorado de la Honda RS 125 y utilizando sus suspensiones, frenos y trenes de rodadura se ha montado el motor de la Honda CRF 250 X que, gracias al escape y a la admisión directa, ha conseguido superar los 40 CV con una

fácil curva de uso en comparación con los ya conocidos motores de 2T.

Con un reducido mantenimiento y un motor de gran serie con recambios accesibles, se logra economizar la copa monomarca y con este fin, se ha recorrido más de un millón de kilómetros en diferentes circuitos con la Moriwaki MD 250H para terminar en un producto fiable y robusto.

Respecto a las motos de 125 cc, las emisiones se reducen en más de un 500% en hidrocarburos y un 30% en NOx. Un claro beneficio para el medio ambiente.



GP3 Moriwaki Cup

Se compone de seis carreras en circuitos nacionales aunque se está trabajando en realizar una final Europea. Las motocicletas costarán unos 14.000 euros (+ IVA) y solo se podrán importar a través de su importador oficial. A esto deberemos sumarle los 3.000 euros (+ IVA) de los derechos de inscripción y que incluyen:

- Inscripción a las 6 carreras nacionales.
- *Schooling* deportivo y técnico.
- Parte de la indumentaria del piloto.

Los principales agentes implicados en el proyecto son cua-

tro. Como promotor y elaborador del kit tenemos a *Automotive Technical Projects, S.L.*. El importador es *Briefing Motos S.L.L.*, mientras que el fabricante es *Moriwaki Engineering CO.LTD.* Por último, y aunque el fabricante del motor es Honda, está previsto que se puedan montar mecánicas Yamaha, Kawasaki, Suzuki, etc.

Es importante el apoyo que han prestado las federaciones regionales, la Real Federación Motociclista Española, incluso las federaciones internacionales (FIM y UEM) dando respuesta y respaldo a la iniciativa.

Los campeonatos más representativos que se han realizando en el mundo son:

- JAPON: 2007 - ALL JAPAN ROAD RACING CHAMPIONSHIP, GPMONO (250 4T), GP125 (ABIERTO 125 2T - 250 4T)
- USA: 2008 USGPRU125GP (ABIERTO 125 2T - 250 4T) 2010 - COPA MONOMARCA (MOTO STD)
- AUSTRALIA: 2008
- ITALIA: 2009 COPA MORIWAKI MD 250 H (MOTO STD)
- ALEMANIA: 2009 IDM GP125 (ABIERTO 125 2T - 250 4T)
- INDONESIA: 2009 CAMPEONATO GPMONO (MOTO STD)
- HOLANDA: NEW 2011 COPA MONOMARCA





informa...

Hace unos días me hacían una entrevista en la que me preguntaban si estábamos ya más cerca de Italia y de Francia en lo que a seguridad vial para motoristas se refiere.

Mi respuesta fue algo sorprendente para el entrevistador...: "no es que este-mos más cerca, es que les hemos supe-rado y se puede afirmar que España se ha puesto en cabeza, no ya de Europa, sino del mundo, en cuanto a seguridad vial de motoristas".

Quizá a vosotros también os sorprenda semejante afirmación, sobre todo sabiendo que todavía en España, casi el 20% de los muertos de tráfico son motoristas (438 sobre 2.244 en 2009) a pesar de constituir tan solo el 7'95% del parque de vehículos.

El hecho que explica la grave situa-ción de siniestralidad que seguimos padeciendo es que, "el sistema" en general, sigue sin estar adaptado a la seguridad de los motoristas. Las carre-teras siguen presentando un bajo perfil en este aspecto. Nuestro equipamiento de seguridad sigue sin ser el adecuado. Y nuestra actitud, en muchas ocasiones, y lo que es peor, nuestra aptitud, en la mayoría de los casos, (cuando hablo de actitud y aptitud me refiero a todos los usuarios, no solo a los motoristas), no son las óptimas para garantizar nuestra seguridad.

¿Por qué digo entonces que esta-mos nada menos que a la cabeza del mundo? Pues porque España es el país que más ha trabajado, que más ha avan-zado y que más ha conseguido en se-guridad para motoristas en los últimos años.

Deja que me explique. En infraes-tructuras, somos uno de los pocos paí-

ses que contamos con una norma de certificación de calidad de Sistemas para Protección de Motoristas (SPM) que nos protegen de los guardarrailes (UNE 135900-2008). Somos también el que tiene la norma con criterios más exigen-tes, tanto de nivel de protección, como en cuanto a los controles de calidad de los sistemas objeto de certificación. De hecho, nuestra norma ha sido copiada por países como Italia y está siendo el modelo que se va a seguir a nivel eu-ropeo mediante el desarrollo de la EN 1317-8.

España también cuenta con una nor-ma que determina los criterios de ins-talación, es decir, cuándo es necesario instalar SPM. Además, estas normas han promovido que nuestra industria sea la que ha desarrollado los SPM téc-nicamente mejores del mundo.

En cuanto a protección personal, te-nemos fabricantes de cascos que inno-van día a día; institutos de investigación, como CIDAUT, especializado en nuestra seguridad vial y capaz de desarrollar equipos de protección como el *Moveo*, protector de cervicales, cuya eficacia ha sido testada y demostrada mediante pruebas de impacto.

En lo que a las Administraciones en general se refiere, ya es rara la que no tiene actuaciones específicas dirigidas a mejorar nuestra seguridad. La DGT de-sarrolló el primer Plan Estratégico de Se-guridad Vial para motoristas de nuestra historia y posiblemente de Europa. La CCAA, como la Comunidad de Madrid, la Generalitat de Cataluña, el Gobierno de Navarra, Castilla la Mancha, Balea-res, Andalucía o Aragón tienen planes específicos de mejora de la seguridad de su red. Y los Ayuntamientos más im-portantes también actúan, incluso pro-

mocionando el uso de la moto, como el de Madrid.

Por parte de los usuarios, cada vez estamos más concienciados con la mejo-ra de nuestra actitud preventiva, incluso poco a poco nos vamos concienciando de la necesidad de mejorar nuestra apti-tud mediante la realización de cursos de perfeccionamiento de la conducción.

El resultado de todo esto es que entre el año 2007 (nuestro peor año) y el 2009, ha bajado la siniestralidad un 32'5%. En 2010 ha vuelto a descender, sin bien los datos son aun a 24 horas, y por tanto no comparables a los del 2009

¿Quiere todo esto decir que estamos cerca de resolver el problema? Obvia-mente no. No olvidemos que en la ba-jada de esta siniestralidad también ha influido la dichosa crisis. De manera que todo esto solo quiere decir que vamos por el buen camino, y que sí, que somos los mejores y que constituimos el ejem-plo a seguir para el resto de Europa, pero estamos aún al principio del cami-no. Falta muchísimo trabajo por hacer, de manera que no nos relajemos. Solo desde el esfuerzo, la cohesión de nues-tro colectivo y el trabajo en común entre usuarios, Administraciones y empresas, podremos llegar a conseguir el objetivo de la igualdad con el resto de usuarios en materia de seguridad.

Nuestro agradecimiento a todas las Administraciones que se han concien-ciado con nuestro problema, a todos los medios especializados, a las empresas que nos dedican tiempo y dinero y en especial, a todas las asociaciones y moto clubes de motoristas que, junto con la AMM, están luchando por la seguridad de todo nuestro colectivo.



**Declarada una
nueva
incompatibilidad
por el Ministerio
del Interior...
la de portavoz
de la AMM**

A la vista de los informes emitidos por determinados mandos de la Guardia Civil, El Ministerio del Interior, declara incompatible a Juan Carlos Toribio en el cargo de portavoz de la **Asociación Mutua Motera. ¿Qué ha sucedido en esta ocasión?**

Con fecha 6 de septiembre de 2010, Juan Carlos Toribio solicitaba al Ministerio del Interior poder ejercer como portavoz de la Asociación Mutua Motera, siguiendo el ejemplo de muchos Guardias Civiles que ocupan este mismo puesto en otras entidades sin ánimo de lucro.

El día 30 de octubre de 2010, Toribio es informado de que, con fecha 26 de octubre, la solicitud entraba en el Registro Central de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil.

La siguiente respuesta llega el 17 de diciembre, cuando se le notifica su incompatibilidad para ocupar el cargo de portavoz de la Asociación Mutua Motera. El 6 de diciembre, cuando habían transcurrido tres meses desde su solicitud, siendo dictada la resolución, en Madrid, el día 16 de noviembre de 2010 por la subdirectora general de Personal, Costes y Planificación de Recursos Humanos de Inspección, Isabel Borrel Roncales, en nombre del Subsecretario.

A estas alturas, nos preguntamos: ¿dónde ha estado guardado el documento durante un mes?... ¿esperando a la felicitación de Navidad?... Aún más: ¿dónde está el derecho de asociación legalmente reconocido para

los miembros de la Guardia Civil?, ¿por qué a Juan Carlos Toribio solo se le persigue por sus acciones en la Asociación Mutua Motera y, aún teniendo relación con la seguridad vial, no se le persigue por sus labores en Cruz Roja o Sabina Blanca?

El derecho de asociación de los Guardias Civiles, tanto de asociación profesional como civil, garantiza la posibilidad de ocupar cargos representativos dentro del movimiento asociativo de este país.

Esta situación de declaración de incompatibilidad -especialmente cuando existen numerosos Guardias Civiles que ejercen cargos iguales o similares en otras asociaciones- deja fuera de toda duda el acoso y persecución directa hacia Juan Carlos Toribio y el constante intento de castración en las investigaciones, gestiones y acciones para la seguridad vial, iniciadas contra los ciudadanos pertenecientes a la Asociación Mutua Motera.

Nos preguntamos: ¿Cómo juegan determinados mandos y, a la vez, miembros de la Guardia Civil y el Ministerio del Interior con Juan Carlos Toribio? ¿cómo juegan algunos mandos y miembros de la Guardia Civil y el Ministerio

¿DÓNDE ESTÁ EL DERECHO DE ASOCIACIÓN LEGALMENTE RECONOCIDO PARA LOS MIEMBROS DE LA GUARDIA CIVIL?

del Interior con todos los integrados en la Asociación Mutua Motera?

Para felicitar las fiestas retrasan la fecha de notificación un mes, la subdirectora general de Personal del Ministerio del Interior, Isabel Borrel, emite el documento -es decir, su decisión- con fecha 16 de noviembre y no será notificado hasta el 17 de diciembre, 7 días antes de la festividad de Nochebuena.

Pero la cosa no queda ahí. Para hacer el mayor daño posible al agente y compañero socio activo de la AMM, la dirección general de la Guardia Civil miente en la notificación de recepción que se remite al interesado y recibida con fecha 30 de octubre a las 15:10 horas, especificando en su situación laboral la de *Pendiente de Destino*, cuando su destino era y sigue siendo, *Destacamento de Fraga (Huesca)*.

¿Es este otro intento más de advertir cuales pueden ser las consecuencias de su contumaz actitud al seguir desarro-

llando actividades altruistas en materia de seguridad vial?

Para apoyar la denegación de la compatibilidad, basado, posiblemente, en el informe del jefe de la Unidad de Fraga (Huesca) y según dicta el punto quinto de la resolución de la subsecretaría del

ministerio del Interior ser portavoz de la Asociación Mutua Motera, Toribio no puede ser portavoz de AMM porque esta labor guarda una relación directa con sus funciones como Guardia Civil de Tráfico en el Destacamento de Fraga... una vez más solo podemos decir: ¡esto es de vergüenza! Aunque, en realidad, no se trata más que de otro claro ejemplo de interpretación adaptada a las necesidades de inhabilitar al crítico.

Interpretar la Ley al libre ejercicio de las conveniencias personales de determinados funcionarios, en un intento de callar la boca de uno de los más representativos críticos y autocríticos de la función pública en materia de seguridad vial y que lo hace con la verdad de la ley bajo el brazo... es un atropello al Estado de Derecho y a los ciudadanos.

ES UN INTENTO POR CALLAR LA BOCA DE UNO DE LOS MÁS REPRESENTATIVOS CRÍTICOS DE LA FUNCIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE SEGURIDAD

AMM

Más información :
www.mutuamotera.org



Juan Carlos Toribio en su labor como portavoz de la AMM analiza el estado de una de nuestras carreteras



Así está el carril de tranvía en Zaragoza

El 23 de diciembre la Asociación Mutua Motera presentaba denuncia formal ante el Ayuntamiento de Zaragoza por el separador del carril bus

Este acto se precedía de las denuncias publicadas por AMM en la sección *Carretera y Manta* de la revista *Fórmula Moto* y en el programa de TV Aragón *Aragón en Abierto*.

En base a todo lo anterior, a lo que dicta el Reglamento General de Circulación y respetando lo que establece el procedimiento sancionador en materia de tráfico y la demanda ciudadana para la restitución de la seguridad pasiva vial, hemos denunciado que el Ayuntamiento de la ciudad de Zaragoza ha instalado un sistema separador de carril del tranvía

que altera de forma negativa la seguridad de los ciudadanos más vulnerables.

Hemos solicitado la adopción de trabajos urgentes al objeto de reconducir la situación de alteración de la seguridad pasiva.

Haciéndonos cargo del desgaste económico que supondría la sustitución de todo el sistema de obra instalada, consideramos medida suficiente y compensatoria el redondeado con herramienta especial de la parte superior que coincide, por presentar aristas y salientes, con la zona más agresiva.

AMM



Gala AMZ 2010

Día 26 *de Febrero de 2011
21.00 Horas

CENA GALA RESTAURANTE SANCHO2

PROGRAMA

PRESIDENCIA DE HONOR.

ANGEL NIETO ROLDAN

SOCIO DE HONOR

VALENTIN REQUENA.

DISTINCIONES o reconocimientos

Constancia en Moto.
Comunicación e información.
Apoyo a AMZ

Novedad

Creación Premios TORIBIO



**RESERVAS 30 € PERSONA RESTAURANTE SANCHO
Organiza AMZ.**

La fecha indicada, puede estar sometida a cambios por causas ajenas al organizador, en cualquier caso se indicará cuáles la fecha nueva en el caso de que el cambio se produjera.

La Asociación Motociclista Zamorana organiza la Gala 2011

Ángel Nieto Roldán, nació en Zamora. Siendo muy niño tuvo que emigrar a Madrid con sus padres para ganarse la vida, pero nació en Zamora, y así lo dice en cualquier entrevista o comentario (en www.kinros.blogspot.com, el blog de la asociación podréis comprobarlo).

Pues bien, a Ángel hemos decidido nombrarle presidente de honor de AMZ. No podíamos entender, que teniendo a este hombre entre nuestros ilustres no lo hayamos reconocido como tal.

El 26 de Febrero de 2011, celebramos una cena para hacerle entrega de la

presidencia. Esa noche, dimos la presidencia de honor a Ángel Nieto, también y nombramos socio de honor a Valentín Requena. Mientras Ángel ganaba carreras, el nos lo contaba, por tanto es lógico que tuviéramos que contar con él.

Ángel, encantado como dije con el tema, nos cedió una de las motos con las que consiguió el campeonato del mundo. Con ella, otras motos cedidas por varios de nuestros socios y un montón de aperos interesantes, montamos la exposición *Toda una vida en moto*. La muestra estuvo abierta al público en Zamora hasta

el 26 de febrero. La entrada era gratuita, pues nuestra única pretensión era que todo el mundo de la moto de los alrededores viniera a verla.

Pero volvamos a la Gala. Resulta que de Zamora es también Juan Carlos Toribio, el guardia civil expedientado, al que nos une una grandísima amistad y admiración. Por ello hemos decidido crear los *Premios Toribio*, destinados a personas o empresas que trabajen en pro a la moto. Al recibir el premio a la seguridad, él estableció el premio con su nombre para años venideros.

AMZ

La revista Seguridad Vial analiza la accidentalidad de los motoristas

Con el título "Las motos siguen preocupando" la revista *Seguridad Vial* de diciembre presentó un estudio sencillo, pero por ello menos interesante, sobre nuestra accidentalidad.

Teniendo en cuenta que el parque de motocicletas se ha incrementado en un 4,23% entre

el 2008 y el 2009, las cifras apuntan que, en el mismo periodo, se ha reducido un 12% la accidentalidad. Aunque es difícil analizar esta corriente de descenso que estamos experimentando en los dos últimos años, por la gran cantidad de medidas puestas en marcha y el fenómeno

de crisis creemos que estamos en disposición de manifestar que el trabajo por nuestra seguridad que se está desarrollando desde algunas administraciones, asociaciones y otras entidades está dando sus frutos.

Las motocicletas representan casi un 9% del parque

nacional de vehículos a motor. Nuestros accidentes más importantes en carretera son salida de la vía (29%); y, en ciudad, las colisiones (46%).

Recuerda que la carretera es un elemento vivo, da igual que tengas o no razón, permanece alerta y evita el accidente.



¡Gracias!

Dicen que nunca es tarde si la dicha o la intención son buenas. La nuestra lo es, por eso, aunque por problemas logísticos nos ha sido imposible sacar la revista a tiempo, no queremos dejar pasar a oportunidad de dar las gracias a todos los que se acordaron de nosotros la pasada Navidad

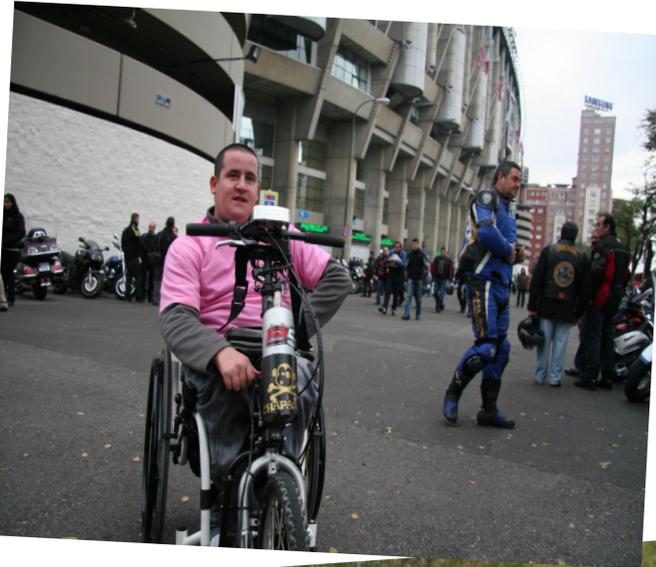


Ni la crisis, ni la pudieron con lo



La lluvia de los moteros

Más de 50.000
moteros se
manifiestan para
pedir que se
cumpla la Ley



A pesar de que el tiempo no prometía-hacía un frío de muerte y amenazaba lluvia- y aunque la crisis nos auguraba una pequeña debacle, los *moteros* de este país volvieron a mostrar lo que un colectivo con sentimiento de tal, es capaz de hacer para dar ejemplo de implicación de los ciudadanos en la solución de los problemas del país.

El sábado 13 de noviembre, más de 50.000 *moteros* recorrimos las calles de Madrid pidiendo que la Administración respete la Ley en las mismas condiciones que se exige a los ciudadanos.

Durante más de 40 minutos, un *goteo* incesante de motos siguió a la cabecera de la manifestación. Fue un espectáculo impresionante ver decenas de miles de motos formando un río de luces y sonido que embelesaba a los propios madrileños que, no solo se paraban a hacer fotos, sino que nos animaban a protestar y exigir que se nos respete, que se nos tenga en cuenta y que se fuerce a la Administración a respetar el Estado de Derecho y a sus ciudadanos.

Especial mención hemos de hacer al

explícito apoyo que se dio a nuestro compañero y amigo Juan Carlos Toribio, ejemplo más sangrante de lo que determinados responsables públicos son capaces de hacer para burlar el cumplimiento de la Ley, dando el ejemplo opuesto al que debe dar una Administración madura a los ciudadanos.

Juan Carlos, que ha sido reiteradamente sancionado por denunciar el mal estado de la carretera a través de su labor de voluntariado en la Asociación Mutua Motera, está hoy día cumpliendo una sanción más de empleo y sueldo: dos meses de privación del pan a su familia por el empeño de un funcionario público en que la Administración haga algo tan fácil de entender como es, ique se cumpla la Ley!

Entre aplausos y vítores se pidió el archivo de los expedientes disciplinarios que tienen abiertos contra Toribio. Se pidió el cese del acoso a que está siendo sometido, y se pidió su compatibilidad para realizar actividades no lucrativas en su tiempo libre





en pro de la mejora de la seguridad vial de los ciudadanos. Además de la retirada inmediata de la orden que impide a los guardias civiles denunciar el mal estado de la carretera.

Buen trabajo

Quedó claro que no todas las Administraciones incumplen la Ley, y que hay bastantes que están haciendo un buen trabajo por la seguridad de los motoristas y de los ciudadanos en general.

Es el caso de la Comunidad de Madrid, la de Navarra, Castilla la Mancha y ayuntamientos como el de Madrid o incluso a la propia DGT. Con independencia de las diferencias que tenemos con determinadas medidas que adoptan, es cierto que la DGT ha hecho una labor importante por los motoristas.

Se criticaron especialmente las medidas adoptadas por los mandos de la Guardia Civil de Tráfico en relación con la orden de prohibición de denuncia del mal estado de la carretera y los expedientes abiertos a Juan Carlos; a la Dirección General de Policía y Guardia Civil, por el baremo de incentivos que corrompe la esencia benemérita del Cuerpo; el importante retraso que el

Ministerio de Fomento tiene en relación con el segundo plan de instalación de sistemas para protección de motoristas en los guardarraíles, o la oportunidad perdida de haber aprovechado la última reforma del Código Penal para regular la responsabilidad de los cargos públicos en materia de seguridad vial.

En el evento participaron prestigiosos *motos* como Alicia Sornosa, que nos ayudó con su buen hacer y su encanto especial en la presentación pública del evento; Emilio Zamora o Gustavo Cuervo, entre otros.

El comportamiento de los asistentes fue en general ejemplar y la convocatoria se pudo calificar de todo un éxito del colectivo.

Nos podemos sentir orgullosos de ser el único colectivo de España que se ha conseguido vertebrar y movilizar como *lobby* ciudadano para mejorar la seguridad vial de los usuarios vulnerables, consiguiendo unir a todas las asociaciones de usuarios del país por un objetivo común.

Queremos agradecer a la prensa especializada de la moto y a organizaciones como la federación de Guardias Civiles de Tráfico entre otras, su apoyo a la causa *motera*, y a esta manifestación en concreto.

Por último, lanzar un agradecimiento especial a todos los voluntarios por su excelente trabajo y esfuerzo por la causa. Voluntarios venidos desde todas las provincias de España y gracias a los cuales se ha podido conseguir que la organización haya sido ejemplar y el éxito rotundo de la manifestación.

AMM

KIBS - KAWASAKI ANTI-LOCK INTELLIGENT BRAKE SYSTEM



Con el lanzamiento de la nueva ZX10R 2011, Kawasaki estrena un nuevo sistema de frenado inteligente que va más allá de un ABS convencional.

El *Kibs-Kawasaki Anti-Lock Intelligent Brake System* es un sistema revolucionario en el mundo de la motocicleta, ya que la unidad hidráulica BOSCH del sistema que gobierna la frenada ha sido creada específicamente para Kawasaki, siendo esta la primera motocicleta de gran serie que equipa un sistema inteligente de este tipo.

El sistema, aparte de controlar la presión hidráulica en las pinzas de freno delantera y trasera y la velocidad de ambas ruedas mediante los mismos sensores que utiliza el sistema *S-KTRC* (control de tracción), también monitoriza información que hasta el momento había quedado reservada al sistema de inyección electrónica, como las revoluciones del motor, la posición del acelerador, la posición de la marcha engranada y si el embrague se encuentra embragado o desembragado. Es, además, el primer sistema *ABS* de motocicleta que utiliza esta información relativa al motor.

El resultado de todo esto es algo más que un sistema *ABS* que evita el bloqueo de las ruedas. Diseñado para el uso en una superdeportiva como la Kawasaki ZX10R, este sistema tiene un funcionamiento mucho más suave que un *ABS* convencional, ya que su gran rasgo característico es que pasa totalmente inadvertido.

Cuando el sistema entra en funcionamiento los típicos pulsos en la maneta de freno no se advierten. Asimismo, manejando toda la información

procedente del motor, también evita que la rueda trasera quede en el aire en una frenada fuerte mediante la disminución de la presión en el freno delantero. De esta forma se consigue que las frenadas sean muy estables y ambas ruedas siempre se mantengan en contacto con el suelo.

Durante la conducción de la Kawasaki ZX10R equipada con este sistema todo se vuelve muy fácil. Ahora se puede frenar bien fuerte y tarde sin miedo a que la motocicleta pierda la compostura además de ofrecer un plus de seguridad sobre piso mojado o con gravilla suelta. Su gran baza, y, a la vez, su principal rasgo característico, es que el sistema ha sido diseñado para conducción deportiva. Tanto es así que, según los ingenieros creadores, el *Kibs-Kawasaki Anti-Lock Intelligent Brake System* permite rebajar los tiempos de vuelta en circuito debido, sobretodo, a la gran estabilidad que ofrece.

Componentes del sistema

● ECU del KIBS

Además de recoger los datos de velocidad de la rueda delantera y trasera y la presión de líquido de freno en la pinza de freno delantero, también recibe datos desde la centralita de la inyección electrónica (revoluciones del motor, posición del acelerador, marcha engranada y actuación del embrague). Como resultado, la fuerza de frenado



es capaz de adaptarse a las condiciones, tanto externas (cantidad de deslizamiento de las ruedas), como internas (reducción de marcha engranada y revoluciones del motor en las reducciones), ofreciendo siempre la fuerza de frenado exacta.

En el caso de no recibir información desde la centralita de la inyección mediante el cable *BUS-CAN*, el sistema *KIBS* se desactiva haciendo aparecer un mensaje de error en el panel de instrumentos, aunque el *ABS* convencional sigue funcionando.

La unidad hidráulica es la más ligera en su clase y ha sido colocada tras el bloque de cilindros del motor para lograr un mejor centrado de masas de la motocicleta.

• **Unidad hidráulica del KIBS**

Aunque se describan en apartados distintos, la unidad hidráulica y la centralita del *KIBS* forman una sola pieza. Esta unidad hidráulica incorpora en su interior el sensor de presión del freno delantero.

Cuando la unidad hidráulica recibe una señal desde la *ECU* del *KIBS*, hace aumentar o disminuir la presión de los frenos delantero o trasero.

El sensor de presión del freno delantero siempre se encuentra monitorizando la presión de la pinza de freno y va transmitiendo las variaciones de presión hidráulica a la *ECU* del *KIBS*.

• **Sensores de velocidad**

Estos sensores convierten la rotación de ambas ruedas en señales de pulso y las transmiten tanto a la *ECU* del *KIBS* como a la *ECU* del sistema de inyección, puesto que también se utilizan para el sistema de control de tracción *S-KTRC*.

- **ECU del sistema de inyección**

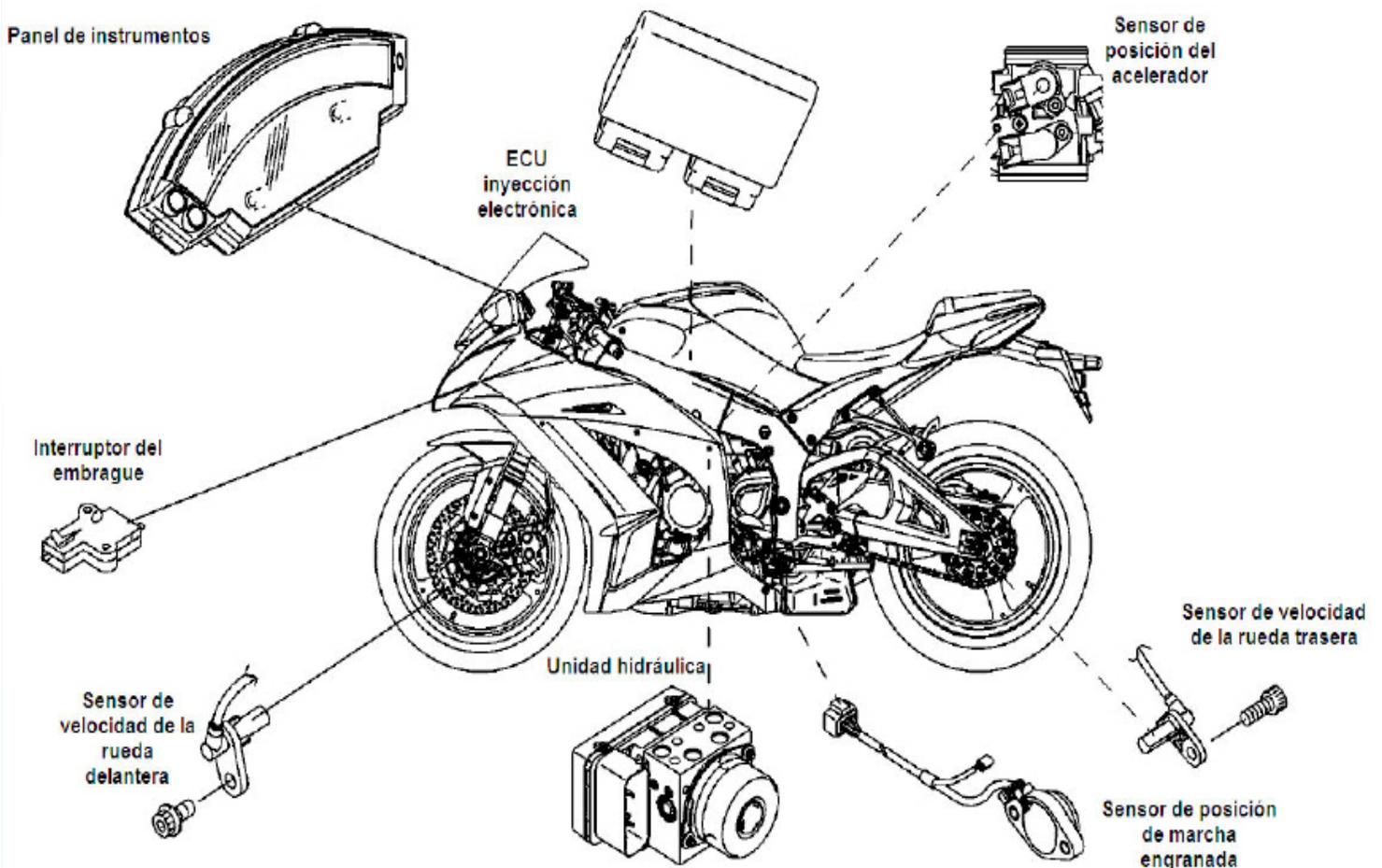
Este elemento transmite, mediante el cableado *BUS-CAN*, el conjunto de información relativa al motor.

- **Panel de instrumentos**

Avisa a través del destello de un piloto de la aparición de posibles errores en el sistema *KIBS*.

La conclusión es sencilla: el Kibs-Kawasaki Anti-Lock Brake System es un sistema de seguridad pensado y diseñado especialmente para un uso deportivo que hará las delicias de todos los moteros, incluso de aquellos que nunca quisieron un sistema ABS en su motocicleta.

COMPONENTES DEL SISTEMA KIBS



Alguna pregunta



Esta sección es posible gracias a la colaboración de Gassattack

Regular bien la maneta del embrague

A mi moto le cuesta un poco entrar en punto muerto. ¿Como puedo regular bien de maneta del embrague? Saludos.



Esto es algo que aprendí, y vaya si lo aprendí, hace algunos años de mano de uno de los mejores mecánicos que he conocido nunca. Para realizar un buen tensado del embrague tienes que dejarle un juego muerto al embrague de entre 2 y 5 mm. No debes realizar el ajuste desde el tensor que tienes cerca de la maneta, sino desde abajo, desde las tuercas que se sitúan cerca de la leva del embrague en el motor. Se trata de darle ese juego muerto al embrague y no al cable. Luego acabas de ajustar con el tensor de la maneta, pero lo principal es "desde abajo".

¿Por qué hace falta este

juego libre? Los embragues, en general, cuentan con dos tipos de discos. Unos de metal y otros de fricción (estos pueden ser de base papel o base corcho). Lo realmente importante en un embrague es el grosor del conjunto de discos completo. Si tienes uno que no llega al mínimo grosor que da el fabricante, tendrás un embrague que "patina" (cuando se desgastan los discos de fricción, el paquete pierde grosor y esa es la causa de que patine). Si el paquete es demasiado ancho, se dice que "arrastra" (con la maneta del embrague accionada la moto tiende a ir hacia adelante, el embrague

no está liberado del todo y sigue transmitiendo algo de fuerza).

Todo esto viene a cuento porque en caliente los discos de fricción se "inflan", entonces el paquete se hace más ancho. Si no has dejado el suficiente juego libre para contrarrestarlo, es como si tuvieses un paquete de embrague demasiado ancho. Esto podría ser un primer síntoma del por qué no te entra bien el punto muerto.

Como esta es la comprobación más barata, ajusta el juego libre desde abajo y luego haz lo mismo con el tensor de la maneta. Verás que cambio.

Ajuste de suspensiones Kawasaki Z750

Muy buenas compañeros. Mi consulta es referente a la regulación de la suspensión delantera y trasera original de mi Kawasaki Z750 del año 2009, la cual viene algo 'blandita' de casa. He estado consultando el manual de usuario y el de taller, y me queda perfectamente claro que dichas suspensiones están ajustadas para una persona de 68 kg de peso. Lo que no encuentro por ningún lado es que tipo de ajustes necesitaría la suspensiones de mi moto para mi peso y forma de conducir. Peso entorno a 82 kg y me gusta circular de forma algo 'alegre'. Muchas Gracias.

La verdad es que este es un tema muy consultado y al final, después de probar he llegado a varias conclusiones. La primera de todas es que el conjunto de suspensiones que equipa la Z no va acorde con la estética que se le ha querido dar: una deportiva sin carenado y manillar alto. Esta moto equipa unas suspensiones muy sencillas y, en el momento que se le exige un carácter deportivo, flojean. Para tu peso (que es idéntico al mío) la precarga del muelle debe llegar al tope (posición nº 7 según el manual del propietario) y el ajuste de la extensión, cerrado a tope también (gira en sentido horario hasta que haga tope). Esto

evitará que vayas 'saltando' o flaneando en las curvas en cierta medida, aunque no se pueden hacer milagros con este amortiguador trasero. Que cierres la extensión a

tope no quiere decir que bloques el hidráulico de extensión: estos reguladores solo ajustan la velocidad baja de extensión, no la alta, no te preocupes.

En cuanto a la horquilla, veo que de serie viene con una precarga de 19 mm y una extensión de 7 'clicks' desde su posición más dura. Precarga los muelles tres

vueltas (16 mm) y ciérrale un poco la extensión, déjalo a 5 'clicks' desde su posición más dura para empezar. Prueba y reajusta

si es necesario.

He visto también que desde hace tiempo muchos usuarios de Z equipan barras delanteras de ZX6R y amortiguadores traseros de ZX6R (sólo hace falta mover el regulador de sitio, aunque el de ZX10R y GSXR600 entran a pelo), convirtiendo sus Z750 en Z750R.

Es una mejora brutal. Te lo digo porque lo he probado

y la moto no tiene nada que ver. También he podido probarla y lo mismo, no tiene nada que ver con la estándar. Si puedes, cambia tu amortiguador trasero y mandatus barras delanteras a MHS suspensiones (www.MHS-Suspensiones.com) para que te modifiquen los hidráulicos y ajusten los muelles a tu peso:

volverás a enamorarte de tu moto perdidamente!

Gas!



SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS



Objetivo: Dar a conocer la situación actual de desarrollo de la EN 1317-8 relativa a Sistemas de Protección para Motociclistas (-8) que se encuadraría en la Norma de Sistemas de Protección de Carreteras (EN 1317)

En España, dejamos parado el desarrollo de la norma para la evaluación y testado (certificación) de sistemas de protección para motociclistas (UNE 135.900), cuando la puerta de Europa se abrió con la intención de añadir una parte sobre sistemas de contención para carreteras (EN 1317, parte 8).

Todo empieza en el mes de noviembre de 2008 en Lyon, en la sede de *LIER*. Un delegado de la Asociación Mutua Motera en representación de FEMA participaba y participa activamente con la intención de lograr la trasposición de la UNE 135.900 española, a la futura parte 8 de la EN 1317, en compañía de otros técnicos y representantes españoles.

La UNE 135.900 nació en el comité técnico AEN/CTN 135 'Equipamiento para la señalización vial' cuya secretaría desempeña AFASEMETRA con el título 'Evaluación de comportamiento de los sistemas para protección de motociclistas en las barreras de seguridad y pretilas'.

Certificada por AENOR, la primera versión de esta nueva norma europea llega en septiembre del año 2003, pero no será hasta octubre del año 2005 cuando vea la luz su segunda versión.

Nuestra UNE 135.900 era un ejemplo lo suficientemente probado, admitido y consistente en sus metodologías de ensayo que convencía a gran parte de Europa y que nacía y evolucionaba desde el año 2003 gracias al trabajo unido y consensuado de administraciones, entidades, técnicos y la representación de los usuarios.

Dentro del grupo de trabajo, los representantes de la AMM pudieron disfrutar de la elegante y firme apuesta que por nuestra seguridad se realizaba desde diferentes sectores vinculados a la industria, a la administración y a la investigación y de tardes enteras de debates intensos.

La repetitividad de las pruebas a escala real, con resultados similares en cada una de ellas, convertía la UNE 135.900 en creíble, siendo esto una de las mejores aportaciones a Europa. Y aunque debamos reconocer que en un futuro deberíamos esforzarnos más en lo relativo a velocidades y ángulos de

impacto, también es cierto que era la mejor puerta de entrada a la sensibilización tecnológica de la administración en protección de carreteras para los motoristas.

Por tanto, debemos estar satisfechos que la primera norma mundial creada en un país para la certificación de sistemas de protección para motoristas, sea española y que esta, haya servido de plantilla para la redacción y desarrollo de la parte 8 de la EN 1317.

Situación actual. Período de información pública en España

La Dirección General de Industria, en resolución de 12 de noviembre de este año, decidía publicar los proyectos de normas europeas e internacionales tramitadas como proyectos de normas UNE, correspondientes al mes de septiembre de 2010.

En el Boletín Oficial del Estado (BOE), con fecha 7 de diciembre de 2010, se otorga un plazo de 30 días contados a partir del día siguiente a su publicación, durante el cual, el proyecto de la PNE-prEN 1317-8 se somete a información pública en España.

El nombre de la parte 8 referenciada queda establecido de la siguiente forma: "Sistemas de contención para motoristas que reducen la severidad del impacto de los motociclistas con barreras de seguridad".

El período de información pública termina en España el día 6 de enero de 2011 y en Europa a finales del mismo mes.

Conclusión

El camino para la seguridad pasiva de las carreteras de los motoristas europeos está abriendo nuevas esperanzas y métodos... y para el 2011 estaremos de celebración.

Más información y consultas: seguridadvial@mutuamotera.es.



España desobedece una Directiva Comunitaria y perjudica a los derechos y la libre circulación de ciudadanos españoles

Los usuarios de motocicletas y ciclomotores que obtengan su permiso de conducción bajo el amparo del Real Decreto 818/2009 -a partir del 8 de diciembre de 2009- no podrán conducir, con las licencias de del tipo 'AM' o 'A2' fuera de nuestras fronteras

En la disposición final sexta del nuevo Real Decreto 818/2009 (Reglamento General de Conductores) advierte que el mismo entraba en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», publicación que se producía el 8 de junio del año 2009, entrando por tanto en vigor el 8 de diciembre de 2009. Este Real Decreto nace amparado en dos tipos de justificación, una de

ámbito nacional y otra bajo el estímulo de la Directiva 2006/126/CE y centra sus principales objetivos en la actualización y en la transposición a la normativa española de la Directiva anterior, interpretando una “manifiesta celeridad” que realmente y si así fuera, viene perfectamente temporalizada. Su disposición final quinta nos advierte que a través del R.D. 818/2009 se incorporan al dere-

cho interno la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción y la Directiva 2008/65/CE, de 27 de junio, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE, sobre el Permiso de Conducción.

Es en la disposición final sexta dónde se nos indica que el Real Decreto 818/2009 entraba en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», publicación que se producía el 8 de junio del año 2009, entrando por tanto en vigor el 8 de diciembre de 2009.

ESPAÑA EN CONTRA DE LA DIRECTIVA COMUNITARIA

Dentro de la Unión Europea la política común de transportes centrada en incrementar la seguridad vial y facilitar la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto del que expide el permiso de conducción, se ha constituido como uno de los principales objetivos. Pero como veremos no de hecho... solo de derecho y del pobre.

El 20 de diciembre del año 2006, Europa consciente de estos y otros problemas, publicaba en su diario oficial la Directiva 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre el permiso de conducción.

Su artículo 16 establece la incorporación al derecho nacional de la directiva en plazos determinados dictando: "Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 19 de enero de 2011, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento... /... y suelta el rollo "... al artículo 1, apartado 1, al artículo 3, al artículo 4, apartado 4, los apartados 1, 2 y 3 y las letras b) a k), al artículo 6,

La verdad convierte en perseguido a su portador cuando de ella nacen las vergüenzas e incompetencias de ciudadanos encumbrados en el poder de nuestra sociedad.

Fdo. Sombra

apartado 1 y apartado 2, letras a) c), d) y e), al artículo 7, apartado 1, letras b), c) y d) y apartados 2, 3 y 5, al artículo 8, al artículo 10, al artículo 13, al artículo 14, al artículo 15 y al anexo I, punto 2, al anexo II, punto 5.2, relativo a las categorías A1, A2 y A, y a los anexos IV, V y VI. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones".

Pero en su punto 2 el referido artículo 16 advierte a los Estados miembros, incluyendo a España que en esta ocasión no se ha dado por aludida, que





conducción de las clases A2 y AM:

Si Ud. ha obtenido un permiso de las nuevas categorías AM ó A2, debo informarle que, al haberse adelantado España en la incorporación a nuestra legislación de la Directiva Europea sobre Permisos de Conducir, esta clase de permisos sólo tienen validez en el territorio nacional y que no serán reconocidos ni tendrán validez en los demás Estados miembros de la Unión Europea hasta 19 de enero de 2013. El resto de los permisos son válidos, reconocidos y de aplicación en toda la Unión Europea.

http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/normas_legislacion/otras_normas/otrasnormas035.pdf

**NO PODEMOS CALLARNOS...
Y PARA TERMINAR**

solo se aplicarán las disposiciones reguladas a partir del 19 de enero de 2013.

Debido a un incomprensible adelanto en la fecha de entrada en vigor de la Directiva al marco legislativo nacional (8 de diciembre de 2009), España ha cometido un error de base.

Se ha generado y se mantiene una clara situación de conflicto en los intereses de los ciudadanos españoles (también europeos), con el resto de normativas en los países miembros que no reconocen la validez de los nuevos permisos de conducción del tipo "AM" y "A2" hasta, como es lógico, el 19 de enero de 2013.

Esta interpretación va en oposición, de la libre circulación de los ciudadanos europeos y sitúa a los usuarios en posesión de los permisos de conducción de las clases "AM" y "A2" en una clara y discriminatoria desventaja respecto al resto de los ciudadanos europeos, afectando a los más básicos derechos comunitarios.

Y si te tengo que resumir debo decirte que en la actualidad, los usuarios de motocicletas y ciclomotores que obtengan su permiso de conducción a partir del 8 de diciembre de 2009, no podrán conducir sus motocicletas o ciclomotores más allá de nuestras fronteras, si se amparan en permisos de conducción del tipo "AM" o "A2".

Un escritor español, Don Noel Clarasó ya dijo hace más de 30 años que "Hay mucha gente que cuando ha de hacer algo, hace algo; aunque no sea exactamente lo que ha de hacer"... lo lamentable es que sean los delegados por el pueblo. Dejaré a disposición del lector la nota que en la actualidad la Dirección General de Tráfico remite a los titulares de los permisos de

En la actualidad, me han dicho que la Asociación Mutua Motera, esa cuadrilla de energúmenos revolucionarios e inconformistas con todo tipo de corrupción y/o incompetencia política que atente contra nuestros derechos, se encuentra trabajando para poder desarrollar alternativas rápidas y prudentes que garanticen los derechos de los usuarios afectados.

Como decía nuestro celebre Don Antonio Machado... "Despacito y buena letra, que el hacer las cosas bien, importa más que el hacerlas".

Sombra

... desde las sombras... disfrutando de la escasa libertad de expresión de nuestro país.

El dramaturgo español Pedro Muñoz Seca, recibió en cierta ocasión la carta de un ministro felicitándole por su obra pero criticándole también por el empleo constante de vulgarizaciones lingüísticas. Su respuesta fue, "Estimado señor Ministro: en este preciso instante tengo delante su carta... en breves instantes la tendré detrás"



ya somos más de 20.000 socios



Para más información:
www.mtuamotera.es · 902 196 876
info@mutuamotera.es 958 536 655



AMM

ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA