

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2019.

UN INFORME DE

*estamos
seguros*

 **CENTRO ZARAGOZA**
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN
SOBRE VEHÍCULOS, S.A.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Agradecimiento	3
Evolución reciente	4
Distribución básica por cilindradas	5
Antigüedad de los vehículos de dos ruedas	7
Los conductores	12
Considerando la edad	12
Combinaciones de conductores	12
Tipologías individuales más comunes	13
Edad y cilindrada del vehículo	15
El aprendizaje de la moto: la relación peso/potencia	16
Considerando el sexo del conductor	19
Sexo y cilindrada del vehículo	19
Considerando la experiencia del conductor	20
Distribución territorial	21
Evolución territorial histórica	27
Por sexos	29
Cilindrada de los vehículos	33
Los vehículos según su marca	38

ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Tasas de aseguramiento de vehículos de dos ruedas en las coberturas voluntarias.</i>	5
<i>Tabla 2: Antigüedad media del vehículo de 2 ruedas, según su categoría de cilindrada.</i>	7
<i>Tabla 3: Antigüedad media de los vehículos de dos ruedas, por provincias.</i>	7
<i>Tabla 4: Volumen de motos clásicas y densidad de las mismas, por municipios.</i>	9
<i>Tabla 5: Conductores de vehículos de dos ruedas, según su tramo de edad.</i>	12
<i>Tabla 6: Distribución de los vehículos de dos ruedas, según la existencia o no de otro conductor.</i>	12
<i>Tabla 7: Los 10 perfiles de conductores más comunes en cada tipo de vehículo de dos ruedas.</i>	13
<i>Tabla 8: Los 10 perfiles más comunes de dos conductores habituales en un vehículo de dos ruedas.</i>	14
<i>Tabla 9: Cilindrada media, según el tramo de edad del conductor y el tipo de vehículo.</i>	16
<i>Tabla 10: Cubicajes medios, por tipo de vehículo y sexo.</i>	19
<i>Tabla 11: Distribución de los vehículos de dos ruedas, por provincias.</i>	21
<i>Tabla 12: Tasas de motorización (vehículos por 100.000 habitantes) en las diferentes provincias, para los vehículos de dos ruedas.</i>	23
<i>Tabla 13: Tasas evolutivas 2012-2019 de motos y escúteres, por provincias.</i>	27
<i>Tabla 14: Distribución de los conductores de dos ruedas por sexos en cada provincia.</i>	29
<i>Tabla 15: Distribución por sexos de los conductores de dos ruedas en las ciudades españolas.</i>	31
<i>Tabla 16: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas, por provincias.</i>	34
<i>Tabla 17: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas en las principales ciudades de España.</i>	35
<i>Tabla 18: Estimación del peso de las diferentes marcas, según el tipo de vehículo de dos ruedas.</i>	38
<i>Tabla 19: Las 25 primeras marcas en la preferencia de los conductores de dos ruedas, por tramos de edad.</i>	38

ÍNDICE DE GRÁFICOS

<i>Ilustración 1: Evolución reciente del volumen de vehículos de dos ruedas asegurados.</i>	4
<i>Ilustración 2: Evolución reciente de los vehículos de dos ruedas. 2010=100.</i>	4
<i>Ilustración 3: Evolución anual media de los vehículos de dos ruedas asegurados.</i>	5
<i>Ilustración 4: Distribución de las motos, de acuerdo con su cilindrada.</i>	6
<i>Ilustración 5: Distribución del parque asegurado de dos ruedas, por categoría de cilindrada.</i>	6
<i>Ilustración 6: Cilindrada media de los vehículos de dos ruedas, según la edad del conductor.</i>	15
<i>Ilustración 7: Representación del proceso evolutivo del motorista medio.</i>	18
<i>Ilustración 8: Distribución de los conductores de dos ruedas, por sexos.</i>	19
<i>Ilustración 9: Expresión geográfica de la tasa de motorización en ciclomotores.</i>	24
<i>Ilustración 10: Expresión geográfica de la tasa de motorización de escúteres.</i>	25
<i>Ilustración 11: Expresión geográfica de las tasas de motorización en motos.</i>	25
<i>Ilustración 12: Expresión geográfica de la tasa de motorización en motos + escúteres.</i>	26
<i>Ilustración 13: Expresión geográfica de la tasa de motorización en total dos ruedas.</i>	26
<i>Ilustración 14: Expresión geográfica de las diferencias en la evolución 2012- 2019 del número de motos y escúteres.</i>	28
<i>Ilustración 15: Expresión geográfica de la evolución 2012-2019 de la tasa de motorización de motos y escúteres.</i>	29

AGRADECIMIENTO

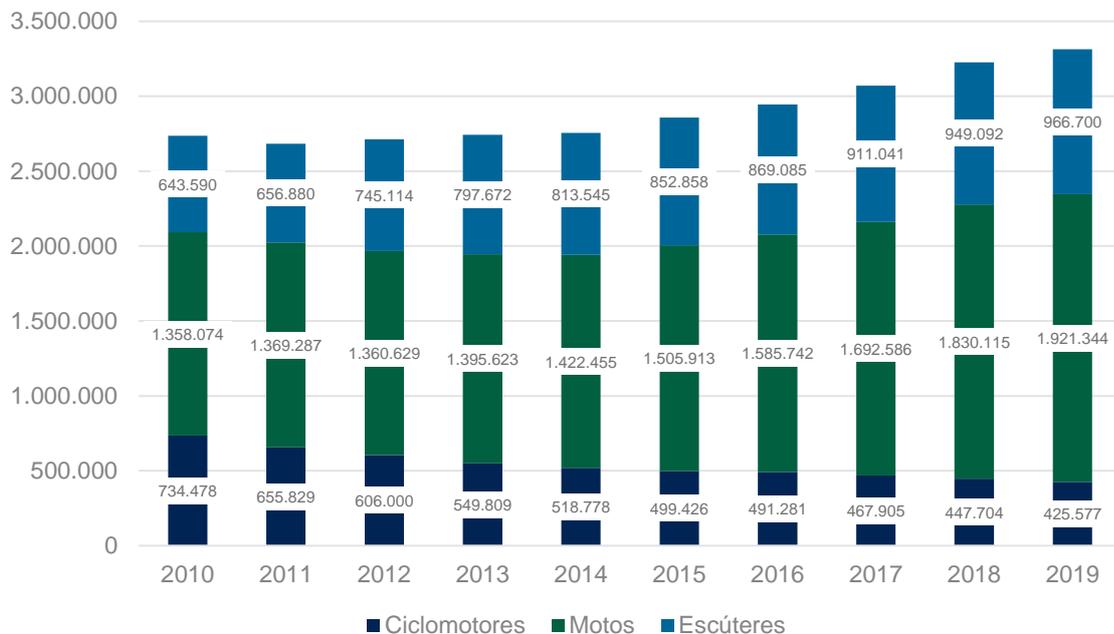
Este informe de *Estamos Seguros* es posible gracias a la colaboración de Centro Zaragoza. Los informes sobre el seguro del automóvil suelen alimentarse de información facilitada por Tecnologías de la Información y Redes para las Entidades Aseguradoras (Tirea); notablemente de su estadística MicroESA, que aporta información muy interesante y granular sobre los vehículos asegurados en España, sus conductores y los percances que sufren.

Los estudios que incluyen información sobre marcas y modelos de vehículo, sin embargo, no se podrían hacer sin el apoyo de Centro Zaragoza y su base de datos Base 7. Esta herramienta permite identificar, dentro de las bases de datos disponibles, la marca y el modelo del vehículo. Por lo tanto, la colaboración de Centro Zaragoza es fundamental en trabajos como este.

EVOLUCIÓN RECIENTE

En 2019 había en España 3.313.621 vehículos asegurados de dos ruedas. Esto supone una expansión de los mismos estimada en el 2,7% respecto del año anterior.

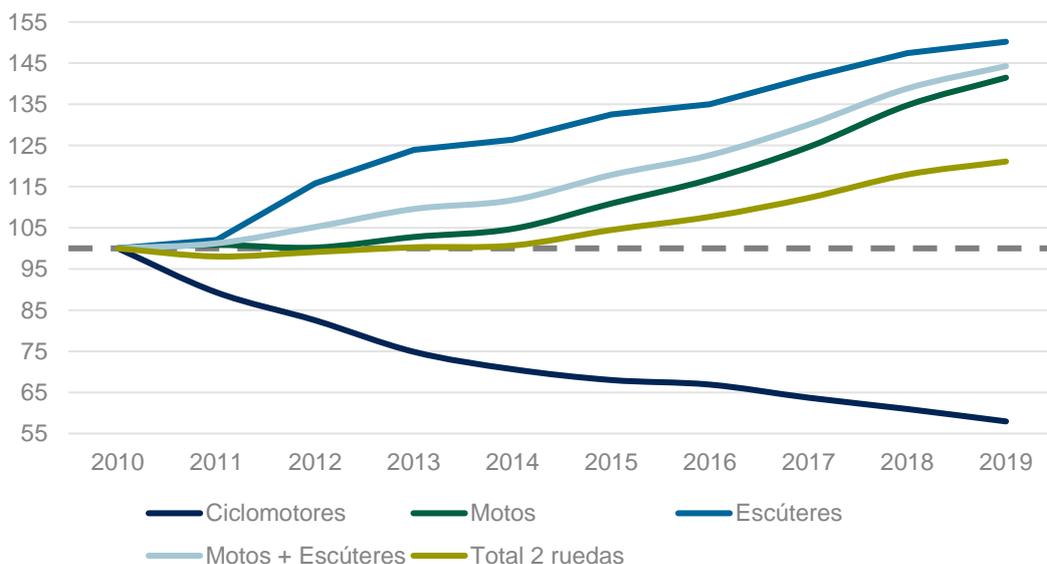
Ilustración 1: Evolución reciente del volumen de vehículos de dos ruedas asegurados.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

En un entorno de largo plazo (2010-2019), se aprecian claramente las dos evoluciones diferentes que se han producido en el ámbito de las dos ruedas: mientras el número de ciclomotores asegurados ha decrecido un 42%, el número de motos ha crecido prácticamente en esa proporción, y el de escúteres lo ha hecho en un 50%.

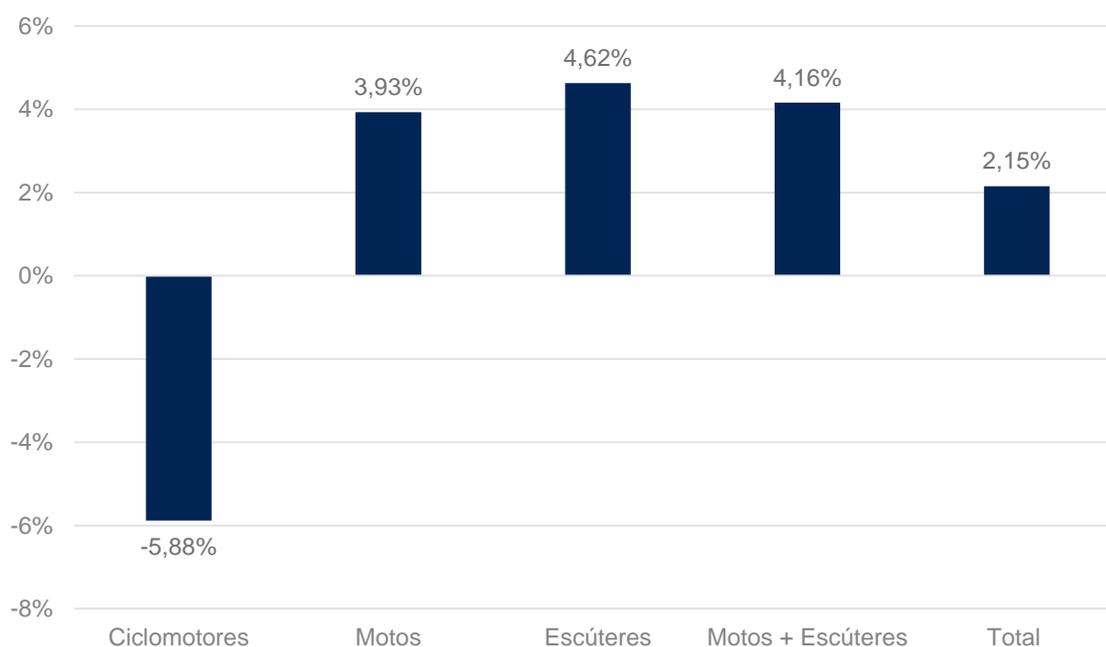
Ilustración 2: Evolución reciente de los vehículos de dos ruedas. 2010=100.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ilustración 3: Evolución anual media de los vehículos de dos ruedas asegurados.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

Por lo que se refiere al nivel de aseguramiento, más allá del seguro obligatorio que se supone del 100% del parque de dos ruedas, las coberturas de asistencia y ocupantes son las que mayor nivel de aseguramiento registran entre este tipo de vehículos. La defensa jurídica es también bastante común. Por otra parte, destaca la extensión del subsidio por pérdida de carné de conducir. Esta cobertura pone de manifiesto la interacción de personas que usan el vehículo de dos ruedas como instrumento de trabajo.

Tabla 1: Tasas de aseguramiento de vehículos de dos ruedas en las coberturas voluntarias.

	Asistencia	D. propios	D. Jurídica	Incendio	Lunas	Ocupantes	Ret. carné	Robo
Ciclomotores	50,70%	0,03%	91,25%	0,80%	0,00%	66,94%	14,91%	0,05%
Motos	50,27%	6,07%	83,04%	15,42%	2,47%	78,87%	18,80%	16,26%
Escúteres	29,28%	3,51%	60,58%	7,69%	2,13%	76,89%	43,35%	7,10%

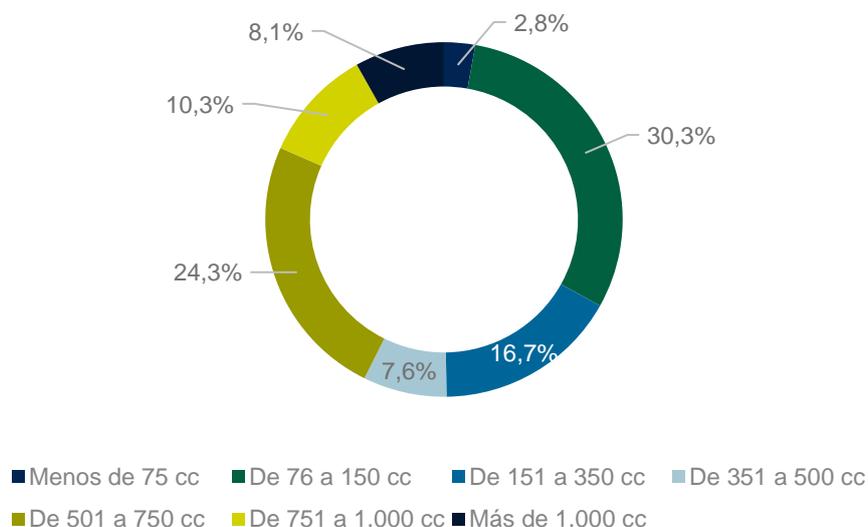
Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

DISTRIBUCIÓN BÁSICA POR CILINDRADAS

La distribución básica por cilindradas tradicionalmente tratada con mayor detalle en las estadísticas del seguro es la correspondiente a las motos. En este sentido, la información disponible a través de la MicroESA permite estimar que el colectivo mayor de motos en el parque asegurado español es aquél que varía entre los 75 y los 150 centímetros cúbicos (cc). Una de cada tres motocicletas es de este tipo. El segundo grupo más numeroso, uno de cada cuatro vehículos de esta tipología, se da entre los vehículos entre 500 cc y 750 cc.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

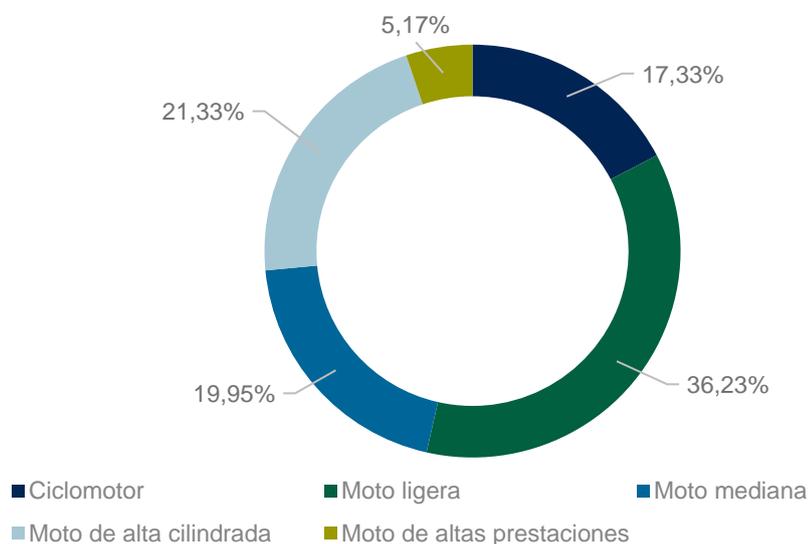
Ilustración 4: Distribución de las motos, de acuerdo con su cilindrada.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Categorizando los vehículos de dos ruedas de acuerdo con su cilindrada¹, se observa un parque asegurado bastante equilibrado entre estas categorías. Aun así, es palpable la importancia que reviste la categoría de motos ligeras, que suponen aproximadamente una de cada tres unidades.

Ilustración 5: Distribución del parque asegurado de dos ruedas, por categoría de cilindrada.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

¹ Ciclomotores hasta 50cc; moto ligera de 50 a 125 cc; moto mediana de 125 a 500 cc; moto de alta cilindrada de 500 a 1.000 cc; y, finalmente, moto de altas prestaciones a partir de 1.000 cc.

ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

La antigüedad media observada para el parque asegurado de dos ruedas es de 11,8 años, lo que supone un ligero envejecimiento sobre los 11,6 años observados con datos 2018. Esta cifra, sin embargo, es matizable. La moto, como el turismo, es objeto del coleccionismo *vintage*. Aunque el parque de las dos ruedas es más limitado que el de cuatro ruedas, existe siempre el riesgo de que la presencia de la moto histórica pueda modificar las edades medias. Y, realmente, lo hace: la edad media, sesgando la muestra para no contar aquellos vehículos asegurados de más de 25 años de antigüedad, es un año más baja: 10 años (esta magnitud es, con todo, ligeramente superior a los 9,8 del año anterior).

En todo caso, en lo que se refiere a las edades medias por categorías, las motos más jóvenes tienden a ser las ligeras, y las de mayor vida útil los ciclomotores y las motos medianas.

Tabla 2: Antigüedad media del vehículo de 2 ruedas, según su categoría de cilindrada.

	Muestra total (años)	Muestra excluidas motos veteranas e históricas (años)
Ciclomotor	14,0	13,4
Moto ligera	9,5	7,9
Moto mediana	13,9	10,4
Moto de alta cilindrada	12,4	10,5
Moto de altas prestaciones	10,6	9,8
Todas las categorías	11,8	10,0

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Un análisis territorial desvela que las antigüedades medias de los vehículos de dos ruedas observadas en la base varían de un lado a otro. En concreto, van desde la máxima de 14,6 años en la provincia de Lugo hasta una mínima de 10,5 años en Barcelona.

Tabla 3: Antigüedad media de los vehículos de dos ruedas, por provincias.

Provincia	Años
Lugo	14,6
Ciudad Real	14,3
Ávila	13,9
Cuenca	13,9
Soria	13,9
Albacete	13,8
Guadalajara	13,8
Segovia	13,8
La Coruña	13,6
Huesca	13,6
León	13,6
Teruel	13,5
Badajoz	13,4
Castellón	13,4
Burgos	13,3
Cáceres	13,3
Orense	13,3
Pontevedra	13,3

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Provincia	Años
Toledo	13,2
Zamora	13,1
Asturias	13,0
Palencia	13,0
Álava	12,9
Jaén	12,9
Murcia	12,9
Almería	12,8
Navarra	12,8
Lérida	12,7
Salamanca	12,7
Cantabria	12,6
Valladolid	12,6
Córdoba	12,5
La Rioja	12,4
Huelva	12,3
Tarragona	12,3
Valencia	12,3
Vizcaya	12,0
Sevilla	12,0
Alicante	11,9
Granada	11,9
Zaragoza	11,9
Gerona	11,7
Santa Cruz de Tenerife	11,3
Guipúzcoa	11,2
Islas Baleares	11,1
Madrid	11,1
Málaga	11,0
Las Palmas	10,9
Cádiz	10,6
Barcelona	10,5

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Las medias anteriores no están sesgadas teniendo en cuenta la presencia de los vehículos históricos, por lo que las antigüedades sin vehículos históricos serían un poco más bajas. A efectos de dar una idea sobre los diferentes niveles de impacto que tiene la posesión de motos *vintage*, aquí se facilita, para la habitual lista de ciudades de más de 75.000 habitantes, la situación relativa de cada una en lo que se refiere al parque de motos históricas.

Para ello, en cada municipio se han estudiado dos dimensiones:

- Volumen, consistente en el porcentaje de los vehículos históricos de dicho municipio sobre el total de los históricos de toda España (suma de los identificados en la base).
- Densidad: porcentaje de los vehículos veteranos o históricos sobre el total de vehículos de cada municipio.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Los datos de volumen, como es habitual, ofrecen pocas novedades. La ciudad con más vehículos históricos de dos ruedas es Madrid, con un 10,6% del total; seguida de Barcelona, con un 9,6%; y después Valencia, Sevilla y Málaga.

Más interés descubren las cifras de densidad. En lo que se refiere a la definición estricta de vehículo veterano o histórico (más de 25 años), son las ciudades de Guadalajara, Lugo y Castellón de la Plana las que tienen una mayor densidad de este tipo de vehículos.

Tabla 4: Volumen de motos clásicas y densidad de las mismas, por municipios.

Ciudad	Provincia	%	Densidad
Albacete	Albacete	1,37%	9,77%
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	0,44%	7,43%
Alcalá de Henares	Madrid	0,55%	9,47%
Alcobendas	Madrid	0,40%	7,33%
Alcorcón	Madrid	0,33%	6,53%
Algeciras	Cádiz	0,44%	4,62%
Alicante	Alicante	1,96%	6,66%
Almería	Almería	1,10%	7,38%
Arona	Santa Cruz de Tenerife	0,27%	6,32%
Avilés	Asturias	0,23%	11,40%
Badajoz	Badajoz	1,00%	8,00%
Badalona	Barcelona	0,53%	3,47%
Baracaldo	Vizcaya	0,21%	7,09%
Barcelona	Barcelona	9,64%	5,50%
Bilbao	Vizcaya	1,11%	8,76%
Burgos	Burgos	0,55%	8,58%
Cáceres	Cáceres	0,56%	8,73%
Cádiz	Cádiz	0,41%	3,40%
Cartagena	Murcia	1,44%	11,83%
Castellón de la Plana	Castellón	1,40%	11,99%
Ceuta	Ceuta	0,40%	4,91%
Chiclana de la Frontera	Cádiz	0,38%	4,67%
Córdoba	Córdoba	1,67%	6,43%
Cornellà de Llobregat	Barcelona	0,20%	3,67%
La Coruña	La Coruña	0,86%	10,58%
Coslada	Madrid	0,10%	5,07%
San Sebastián	Guipúzcoa	1,60%	5,69%
Dos Hermanas	Sevilla	0,62%	7,06%
El Ejido	Almería	0,31%	11,95%
Elche	Alicante	1,30%	8,22%
Fuengirola	Málaga	0,37%	4,13%
Fuenlabrada	Madrid	0,25%	6,06%
Getafe	Madrid	0,36%	6,44%
Getxo	Vizcaya	0,47%	11,69%
Gijón	Asturias	1,34%	8,58%
Gerona	Gerona	0,68%	7,53%

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciudad	Provincia	%	Densidad
Granada	Granada	1,59%	7,16%
Guadalajara	Guadalajara	0,64%	14,44%
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	0,62%	3,50%
Huelva	Huelva	0,69%	9,70%
Jaén	Jaén	0,62%	5,76%
Jerez de la Frontera	Cádiz	0,86%	5,73%
Leganés	Madrid	0,28%	5,68%
León	León	0,67%	10,59%
Lérida	Lérida	0,61%	8,76%
Logroño	La Rioja	0,62%	8,10%
Lorca	Murcia	0,60%	8,47%
Lugo	Lugo	0,54%	13,09%
Madrid	Madrid	10,62%	7,12%
Málaga	Málaga	3,55%	5,43%
Manresa	Barcelona	0,32%	8,41%
Marbella	Málaga	0,42%	3,72%
Mataró	Barcelona	0,84%	8,24%
Melilla	Melilla	0,24%	5,39%
Mijas	Málaga	0,53%	4,58%
Móstoles	Madrid	0,30%	6,02%
Murcia	Murcia	3,15%	8,28%
Orihuela	Alicante	0,61%	10,55%
Orense	Orense	0,49%	9,80%
Oviedo	Asturias	0,98%	10,81%
Palencia	Palencia	0,33%	8,91%
Palma	Islas Baleares	2,91%	8,82%
Las Palmas de Gran Canaria	Las Palmas	0,97%	5,11%
Pamplona	Navarra	0,82%	8,66%
Parla	Madrid	0,09%	4,40%
Pontevedra	Pontevedra	0,52%	11,55%
Pozuelo de Alarcón	Madrid	0,63%	9,00%
El Puerto de Santa María	Cádiz	0,59%	6,69%
Reus	Tarragona	0,59%	9,65%
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	0,20%	5,47%
Roquetas de Mar	Almería	0,34%	8,15%
Las Rozas	Madrid	0,37%	8,50%
Rubí	Barcelona	0,30%	6,48%
Sabadell	Barcelona	1,08%	7,71%
Salamanca	Salamanca	0,35%	6,53%
San Cristóbal de La Laguna	Santa Cruz de Tenerife	0,68%	9,95%
San Fernando	Cádiz	0,32%	4,00%
San Sebastián de los Reyes	Madrid	0,31%	6,91%
Sant Boi de Llobregat	Barcelona	0,23%	4,36%

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciudad	Provincia	%	Densidad
Sant Cugat del Vallès	Barcelona	0,82%	9,92%
Santa Coloma de Gramenet	Barcelona	0,23%	3,15%
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	0,91%	7,54%
Santander	Cantabria	0,99%	8,52%
Santiago de Compostela	La Coruña	0,35%	11,21%
Sevilla	Sevilla	4,17%	7,51%
Talavera de la Reina	Toledo	0,41%	9,64%
Tarragona	Tarragona	0,82%	8,23%
Telde	Las Palmas	0,34%	7,16%
Tarrasa	Barcelona	1,10%	8,57%
Toledo	Toledo	0,47%	11,73%
Torrejón de Ardoz	Madrid	0,20%	5,66%
Torrent	Valencia	0,36%	8,66%
Torrevieja	Alicante	0,23%	4,96%
Valdemoro	Madrid	0,22%	6,91%
Valencia	Valencia	4,43%	8,80%
Valladolid	Valladolid	1,27%	8,07%
Vélez-Málaga	Málaga	0,82%	7,19%
Vigo	Pontevedra	1,66%	7,61%
Vitoria	Álava	1,04%	10,39%
Zaragoza	Zaragoza	2,31%	6,14%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

LOS CONDUCTORES

En este capítulo se analizan los elementos relacionados con los conductores y su relación con el vehículo de dos ruedas que conducen.

CONSIDERANDO LA EDAD

En lo tocante a los conductores de los vehículos de dos ruedas, los datos permiten observar que tienden a concentrarse y tener un peso superior en las edades más jóvenes e intermedias; si bien esta afirmación se matiza mucho en el caso de los ciclomotores, vehículo en el que uno de cada cuatro conductores tiene más de 61 años.

El componente de hasta 35 años, los conductores más jóvenes, representa el 17% de los conductores de ciclomotores, y un punto más en el caso de las motos y los escúteres. Como se puede ver, es un porcentaje muy consistente en los tres supuestos. Motos y escúteres, en todo caso, tienen porcentajes muy parecidos.

Tabla 5: Conductores de vehículos de dos ruedas, según su tramo de edad.

	Ciclomotores	Escúteres	Motos
Hasta 35 años	17,23%	18,40%	18,06%
De 36 a 40 años	7,26%	12,63%	11,45%
De 41 a 45 años	9,45%	15,19%	15,17%
De 46 a 50 años	12,23%	15,35%	15,98%
De 51 a 55 años	13,97%	14,17%	14,57%
De 56 a 60 años	12,51%	11,12%	11,59%
De 61 a 65 años	9,24%	7,20%	7,23%
Mayor de 65 años	18,11%	5,95%	5,94%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Combinaciones de conductores

Dado que la base de datos MicroESA permite obtener, para los distintos vehículos, información sobre el primer y el segundo conductor declarados en el contrato (caso de existir este último), ello permite realizar algunas inferencias al respecto.

En primer lugar, la principal conclusión a la que se llega con el análisis de estas cifras es que el conductor de dos ruedas rara vez comparte su vehículo con otras personas. Entre los vehículos de dos ruedas, en realidad, tan sólo uno de cada 140, aproximadamente, es conducido por alguien más que el conductor habitual declarado en el seguro. Probablemente, esto tiene que ver con la especificidad del vehículo de dos ruedas, sobre todo si es potente. Una moto no puede ser compartida entre padres e hijos con la misma facilidad que los vehículos de cuatro ruedas.

Tabla 6: Distribución de los vehículos de dos ruedas, según la existencia o no de otro conductor.

	Hay otro conductor	No hay otro conductor
Ciclomotores	1,63%	98,37%
Escúteres	0,77%	99,23%
Motos	0,45%	99,55%
Conjunto de las dos ruedas	0,70%	99,30%
Motos + escúteres	0,56%	99,44%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de MicroEsa.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Tipologías individuales más comunes

Dicho todo esto, además de los datos que se han aportado agregados por categorías, ¿cuáles son las categorías individuales de conductor o combinación de conductores que se dan con más frecuencia? En primer lugar, hay que decir que el estudio de los datos disponibles de la MicroESA ha permitido identificar más de 3.300 perfiles distintos que se dan, cuando menos, una vez. Sin embargo, la inmensa mayoría se presenta con muy poca frecuencia.

El perfil individual más común en motos es el de una persona de 47 años que conduce solo. Esta edad baja dos años en los escúteres (45 años), pero sube siete en el caso de los ciclomotores (54 años), cuyos perfiles más comunes se presentan, por lo general, más allá de los 50 años. No existe en ninguna categoría de vehículo un perfil individual entre los 10 primeros por debajo de los 40 años.

Tabla 7: Los 10 perfiles de conductores más comunes en cada tipo de vehículo de dos ruedas.

Ciclomotores	Escúteres	Motos	Todos	Escúteres + motos
Primer conductor de 54 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 45 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 47 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 47 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 45 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 52 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 44 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 45 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 45 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 47 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 55 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 46 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 46 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 49 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 46 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 53 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 49 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 48 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 48 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 48 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 56 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 47 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 49 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 46 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 44 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 51 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 48 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 44 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 44 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 49 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 50 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 43 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 43 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 50 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 43 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 49 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 50 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 50 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 52 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 50 años, sin segundo conductor
Primer conductor de 59 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 42 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 52 años, sin segundo conductor	Primer conductor de años, sin segundo conductor	Primer conductor de 52 años, sin segundo conductor

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciclomotores	Escúteres	Motos	Todos	Escúteres + motos
Primer conductor de 57 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 52 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 51 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 43 años, sin segundo conductor	Primer conductor de 51 años, sin segundo conductor

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Como se indica más arriba, los perfiles de vehículos con dos conductores son extraordinariamente poco comunes. No obstante, se ha realizado el análisis de los perfiles combinados más frecuentes. El de motos se nutre con un primer conductor de 50 años que comparte su moto con un adolescente de 17 años. En el caso de los escúteres, sin embargo, la combinación es alguien de 54 años que comparte el vehículo con alguien de 23. El perfil combinado más común en ciclomotor es el de un conductor de 50 años que comparte su vehículo con otro de 18 años, perfil muy parecido al de la moto, de donde cabe deducir que, tal vez, el perfil con dos conductores más frecuente en motos se da en vehículos de poca potencia.

Tabla 8: Los 10 perfiles más comunes de dos conductores habituales en un vehículo de dos ruedas.

Ciclomotores	Escúteres	Motos	Todos	Escúteres + motos
Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 54 años, segundo conductor de 23 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 18 años
Primer conductor de 52 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 45 años, segundo conductor de 44 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 54 años, segundo conductor de 23 años
Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 41 años, segundo conductor de 41 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 56 años, segundo conductor de 25 años
Primer conductor de 53 años, segundo conductor de 19 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 50 años	Primer conductor de 57 años, segundo conductor de 25 años	Primer conductor de 52 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 18 años
Primer conductor de 51 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 48 años	Primer conductor de 48 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 55 años, segundo conductor de 23 años
Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 56 años, segundo conductor de 25 años	Primer conductor de 53 años, segundo conductor de 20 años	Primer conductor de 53 años, segundo conductor de 19 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 48 años
Primer conductor de 52 años, segundo conductor	Primer conductor de 47 años, segundo conductor	Primer conductor de 51 años, segundo conductor	Primer conductor de 51 años, segundo conductor	Primer conductor de 50 años, segundo conductor

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciclomotores	Escúteres	Motos	Todos	Escúteres + motos
conductor de 18 años	conductor de 49 años	conductor de 18 años	conductor de 18 años	conductor de 17 años
Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 19 años	Primer conductor de 44 años, segundo conductor de 43 años	Primer conductor de 55 años, segundo conductor de 23 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 19 años	Primer conductor de 57 años, segundo conductor de 25 años
Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 50 años, segundo conductor de 19 años	Primer conductor de 58 años, segundo conductor de 28 años	Primer conductor de 52 años, segundo conductor de 18 años	Primer conductor de 57 años, segundo conductor de 24 años
Primer conductor de 48 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 46 años, segundo conductor de 46 años	Primer conductor de 53 años, segundo conductor de 19 años	Primer conductor de 48 años, segundo conductor de 17 años	Primer conductor de 49 años, segundo conductor de 17 años

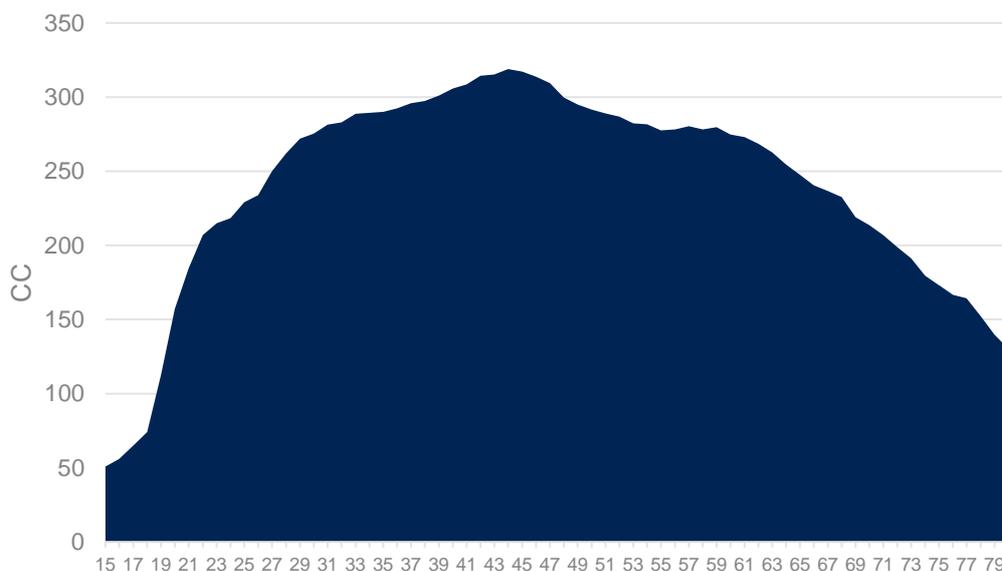
Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Edad y cilindrada del vehículo

Uno de los elementos interesantes a considerar en el análisis del conjunto de vehículos de dos ruedas es la relación entre la edad del (primer) conductor y la cilindrada del vehículo.

En primer lugar, si lo que se observa es la distribución año a año de la cilindrada media de los vehículos de dos ruedas conducidos por los asegurados españoles (medida en centímetros cúbicos de cilindrada), se ve que presenta una distribución normal, creciente hasta una edad mediana situada aproximadamente en los 45 años, que posteriormente va descendiendo suavemente y de forma constante en las siguientes edades.

Ilustración 6: Cilindrada media de los vehículos de dos ruedas, según la edad del conductor.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

De forma más precisa, segmentando por edades y tipos de vehículo, se aprecia que las evoluciones no son las mismas. En los escúteres, vehículos de cilindrada media, ésta se incrementa con la edad en un efecto que prácticamente no se detiene. Los ciclomotores presentan una evolución plana en todos los rangos de edad, como consecuencia lógica de las propias características del vehículo. Son las motos las que vienen a presentar un perfil lógicamente más adaptado a lo observado en el conjunto de vehículos de dos ruedas.

Tabla 9: Cilindrada media, según el tramo de edad del conductor y el tipo de vehículo.

Edad	Ciclomotores	Escúteres	Motos	Todos	Motos +escúteres
Hasta 25 años	48	110	334	208	263
De 26 a 30 años	47	125	389	280	304
De 31 a 40 años	48	123	362	259	287
De 41 a 50 años	47	135	446	315	339
De 51 a 65 años	46	147	510	361	393
De 66 a 75 años	45	156	499	343	390
Más de 75 años	44	149	417	243	330

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

El aprendizaje de la moto: la relación peso/potencia

Aunque la evolución de la potencia de los vehículos de dos ruedas conducidos da ya de por sí una información interesante sobre el fuerte carácter evolutivo que tiene la conducción de dos ruedas, que se concibe, tanto normativamente como desde el punto de vista personal, como un aprendizaje progresivo que aconseja adaptar el vehículo a las habilidades y costumbre que se han ido adquiriendo como conductor de dos ruedas, nada expresa este valor mejor que la relación peso/potencia. En esta edición de este estudio se ha decidido expresar este hecho en términos literales, esto es, usando la ratio peso/potencia o, si se prefiere, kilos desplazados por cada caballo de vapor. Consecuentemente, el vehículo tiende a desarrollar más velocidad conforme la ratio es más baja. Esto es, cada caballo de potencia tiene que desplazar menos peso.

Hecha esta matización, la sola comprobación del perfil evolutivo de esta ratio demuestra la existencia de cuatro etapas medias en la historia de un conductor tipo de dos ruedas que le sea fiel a estos vehículos durante toda su vida:

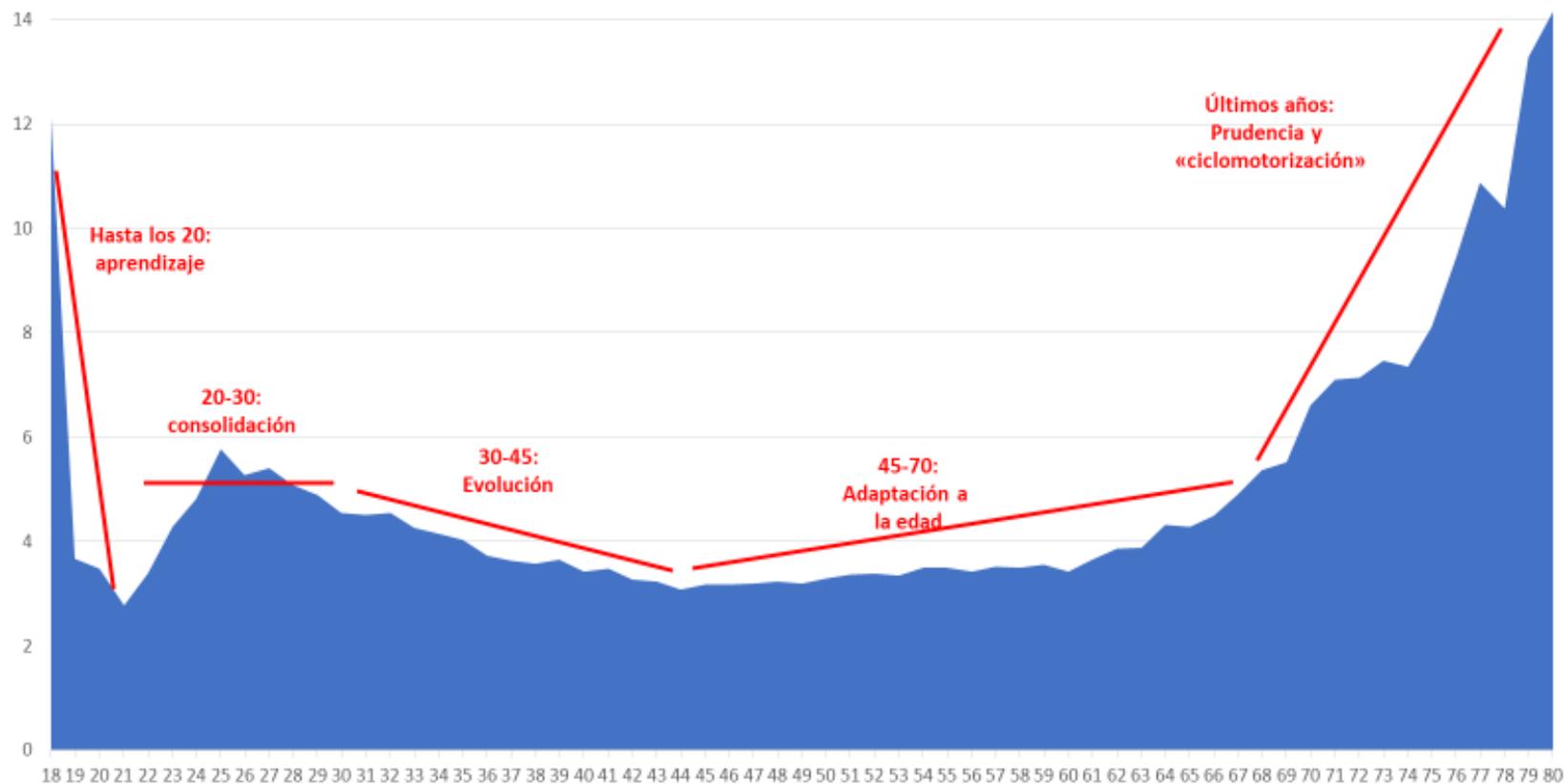
- Hay una primera etapa, que puede empezar a los 15 años con los primeros vehículos poco potentes, durante la cual se produce un aprendizaje muy rápido. Dado que los primeros vehículos que se pueden conducir tienen una elevada relación peso-potencia, ésta, desde los primeros pinitos hasta más o menos los 20 años, se reduce de forma muy drástica.
- Entre los 20 y los 30 años se produce una fase de consolidación. Aunque la estadística tiene «jorobas», que tal vez desaparecerían de tenerse más datos, el tono general es el de conservación de las ratios alcanzadas durante los primeros años de conducción.
- A esta etapa se sigue otra, que ocupa unos 15 años de la vida de las personas, aproximadamente desde los 30 hasta los 45. Es en esta etapa cuando el conductor evoluciona, tendiendo a conducir vehículos que cada vez desplazan menos peso con el mismo caballo de potencia; pero es una evolución pausada y regular.
- A partir de los 45 años, el conductor medio comienza a adaptarse a las condiciones derivadas de la edad que va teniendo, mediante una evolución de signo contrario, pero de nuevo muy suave y, de hecho, más larga, puesto que se prolonga hasta los 70 años.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

- A partir de los 70, en los últimos años de conducción, el conductor de dos ruedas regresa a la posición prudente y, dado que probablemente este colectivo está formado sobre todo por ciclistas, incrementa de forma muy significativamente, conduciendo vehículos muy pesados en términos relativos.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ilustración 7: Representación del proceso evolutivo del motorista medio.

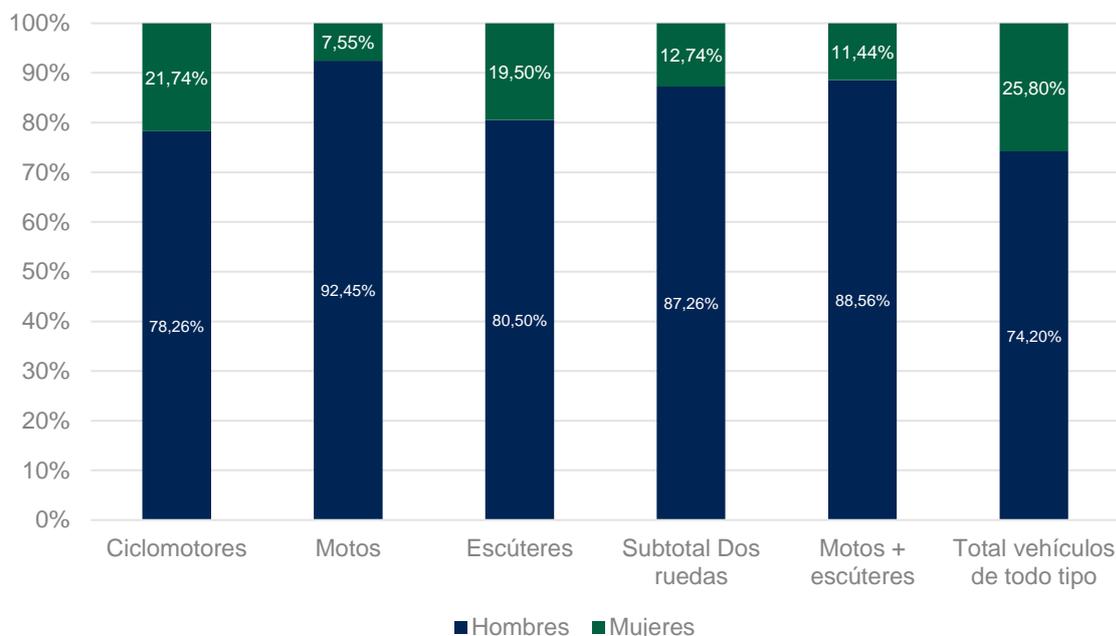


Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

CONSIDERANDO EL SEXO DEL CONDUCTOR

Si la variable que se tiene en cuenta es el sexo, se observa que la presencia femenina entre los primeros conductores de dos ruedas es del 13%, todavía significativamente por debajo del peso global de la mujer en los primeros conductores o propietarios de vehículos (25,8%).

Ilustración 8: Distribución de los conductores de dos ruedas, por sexos.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Sexo y cilindrada del vehículo

Cuando lo que se estudia es el cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas de acuerdo con el sexo del primer conductor, se observa que los hombres tienden, claramente, a adquirir vehículos más potentes que las mujeres. La excepción son los ciclomotores, que son vehículos en los que la cilindrada suele ser bastante uniforme y, por lo tanto, juega un papel muy pequeño.

En el segmento de escúteres, las mujeres tienden a conducir vehículos que tienen un cubicaje inferior en un 26,3% que los que conducen los hombres. Esta diferencia es del 45% en el caso de las motos.

Tabla 10: Cubicajes medios, por tipo de vehículo y sexo.

	Hombres	Mujeres	Diferencia (mujeres)
Ciclomotores	46	46	0,06%
Escúteres	153	113	-26,31%
Motos	491	269	-45,34%
Total	352	153	-56,63%
Motos + escúteres	391	182	-53,46%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

CONSIDERANDO LA EXPERIENCIA DEL CONDUCTOR

Por lo que se refiere a la experiencia como conductores, el componente principal es el de los conductores de gran experiencia. Personas que llevan más de 20 años subidos a su vehículo de dos ruedas. En todas las categorías son, cuando menos, uno de cada dos. Los conductores expertos, entre 11 y 20 años de experiencia, son especialmente habituales en los escúteres.

	Ciclomotores	Escúteres	Motos	Total Dos ruedas	Motos + escúteres
Novato (hasta 1 año)	1,89%	0,58%	2,59%	1,93%	1,94%
En formación (hasta 5 años)	4,93%	3,48%	6,37%	5,36%	5,43%
Pre-experto (hasta 10 años)	4,85%	10,69%	10,49%	9,84%	10,56%
Experto (hasta 20 años)	19,41%	35,85%	27,66%	28,96%	30,33%
Muy experto (más de 20 años)	68,91%	49,40%	52,88%	53,90%	51,75%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

La distribución de los vehículos de dos ruedas por provincias presenta las siguientes características:

- Ciclomotores: las provincias que tienen un mayor número son Cádiz, Málaga, Barcelona, Sevilla y Valencia. Las que registran menos son Soria, Segovia, Palencia, Álava y Burgos.
- Motos: las cinco provincias con mayor número son Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante. Las que menos son Soria, Teruel, Palencia Segovia y Zamora.
- Escúteres: la lista de los mayores volúmenes se da en Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante; es decir, la misma que en motos. Las provincias con menos son Soria, Segovia, Teruel, Ávila y Palencia.
- Suma de motos y escúteres: las provincias con más vehículos son: Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante. Las provincias con menos son Soria, Teruel, Segovia, Palencia y Zamora.
- Total dos ruedas: los cinco primeros puestos son para Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante. Los últimos, para Soria, Segovia, Palencia, Teruel y Zamora.

Tabla 11: Distribución de los vehículos de dos ruedas, por provincias.

Provincia	Ciclomotores	Motos	Escúteres	Total Dos ruedas	Motos+escúteres
Álava	1.073	9.601	3.895	14.569	13.496
Albacete	6.728	17.082	8.006	31.816	25.088
Alicante	20.843	82.259	50.548	153.650	132.807
Almería	8.872	26.805	9.271	44.948	36.076
Asturias	5.666	36.393	11.771	53.830	48.164
Ávila	1.865	7.590	1.833	11.288	9.423
Badajoz	12.178	23.379	7.039	42.596	30.418
Barcelona	29.703	279.091	194.304	503.098	473.395
Burgos	1.528	12.480	3.283	17.291	15.763
Cáceres	5.516	15.083	5.105	25.704	20.188
Cádiz	31.070	59.436	38.935	129.441	98.371
Cantabria	2.978	22.934	13.363	39.275	36.297
Castellón	5.666	22.191	11.213	39.070	33.404
Ciudad Real	8.099	16.409	4.918	29.426	21.327
Córdoba	13.563	33.048	17.872	64.483	50.920
Cuenca	3.131	8.532	2.484	14.147	11.016
Gerona	7.664	39.749	35.723	83.136	75.472
Granada	15.909	49.775	32.972	98.656	82.747
Guadalajara	1.589	12.470	2.679	16.738	15.149
Guipúzcoa	4.563	34.190	25.234	63.987	59.424
Huelva	6.183	17.155	7.583	30.921	24.738
Huesca	2.506	8.602	2.749	13.857	11.351
Islas Baleares	20.379	62.517	38.038	120.934	100.555
Jaén	12.054	26.661	10.668	49.383	37.329
La Coruña	5.654	34.203	8.761	48.618	42.964
La Rioja	2.727	11.482	4.668	18.877	16.150

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Provincia	Ciclomotores	Motos	Escúteres	Total Dos ruedas	Motos+escúteres
Las Palmas	3.996	41.007	10.382	55.385	51.389
León	3.310	18.731	4.879	26.920	23.610
Lérida	2.327	15.029	6.391	23.747	21.420
Lugo	2.254	12.017	2.579	16.850	14.596
Madrid	12.811	197.666	90.847	301.324	288.513
Málaga	29.946	99.886	51.240	181.072	151.126
Murcia	22.162	60.211	35.828	118.201	96.039
Navarra	5.732	24.438	7.412	37.582	31.850
Orense	2.187	11.149	3.650	16.986	14.799
Palencia	1.024	6.586	1.865	9.475	8.451
Pontevedra	8.309	44.209	18.152	70.670	62.361
S. C. de Tenerife	3.510	38.442	9.763	51.715	48.205
Salamanca	2.208	11.828	3.270	17.306	15.098
Segovia	999	6.678	1.533	9.210	8.211
Sevilla	28.564	76.967	40.905	146.436	117.872
Soria	719	3.611	704	5.034	4.315
Tarragona	5.682	34.344	20.438	60.464	54.782
Teruel	1.798	6.482	1.613	9.893	8.095
Toledo	6.833	26.070	6.212	39.115	32.282
Valencia	25.909	108.458	55.528	189.895	163.986
Valladolid	2.959	22.147	6.322	31.428	28.469
Vizcaya	3.266	35.117	12.909	51.292	48.026
Zamora	1.743	6.787	2.147	10.677	8.934
Zaragoza	7.828	34.816	16.493	59.137	51.309

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

Como es bien sabido, no obstante, una cosa es el volumen de vehículos, y otra distinta la tasa de motorización. Esto es, la relación con la población; que en estos análisis se viene expresando en términos de vehículos por cada 100.000 habitantes. En lo tocante a esta tasa, los datos son éstos:

- Ciclomotores: la provincia con mayor tasa de motorización es Cádiz, que se ve seguida de Jaén, Badajoz, Málaga y Córdoba. En el fondo de la lista se encuentran Madrid, Vizcaya, Santa Cruz de Tenerife, Álava y Las Palmas.
- Motos: las cinco provincias con mayor densidad son Málaga, Granada, Gerona, las Islas Baleares y Barcelona. Las que menos Álava, Madrid, La Coruña, Vizcaya y Huelva.
- Escúteres: las cinco provincias con mayor tasa de motorización son Gerona, Granada, Guipúzcoa, Barcelona y Baleares. Las que menos La Coruña, Lugo, Soria, Toledo y Santa Cruz de Tenerife.
- Suma de motos y escúteres: las mayores tasas de motorización se observan en Gerona, Málaga, Granada, Barcelona y Baleares. Y las menores en: La Coruña, Álava, Vizcaya, Madrid y Ciudad Real.
- Total dos ruedas: las mayores tasas de motorización en 2019 se encontraron en Gerona, Málaga, Granada, Cádiz y Baleares. Y las menores en La Coruña, Álava, Vizcaya, Madrid y Santa Cruz de Tenerife.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Tabla 12: Tasas de motorización (vehículos por 100.000 habitantes) en las diferentes provincias, para los vehículos de dos ruedas.

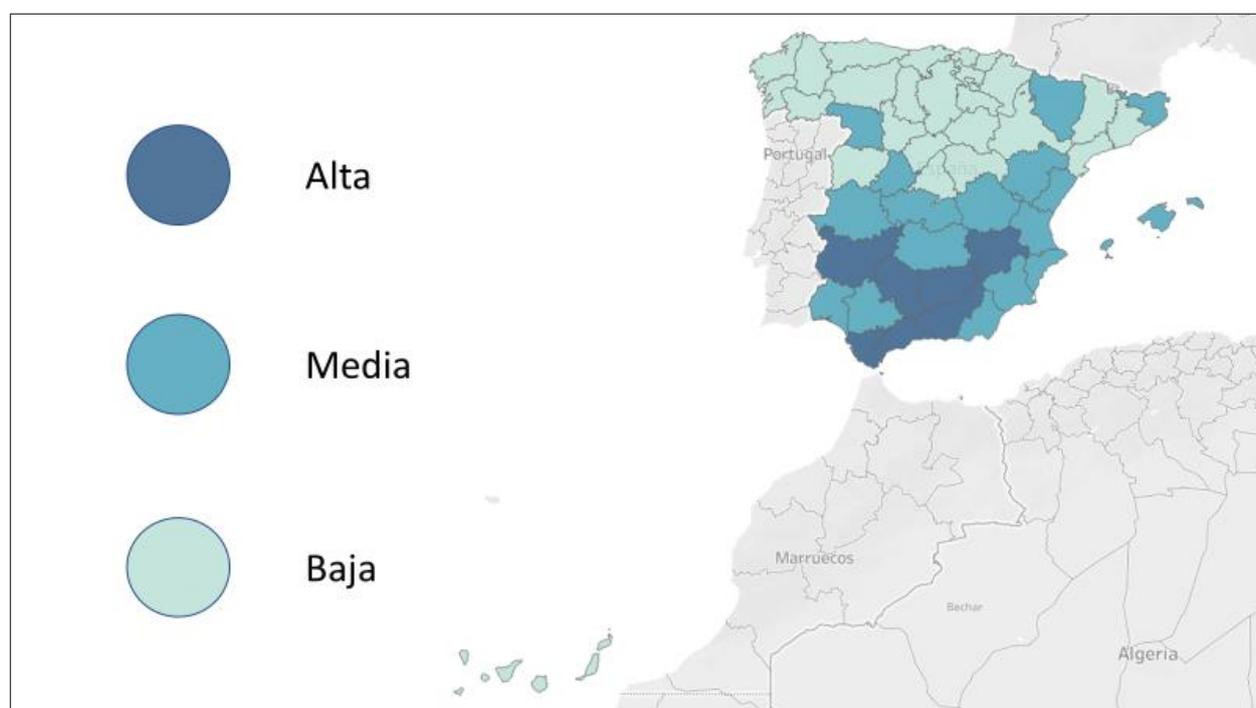
Provincia	Ciclomotores	Motos	Escúteres	Total Dos Ruedas	Motos + escúteres
Álava	327	2.922	1.186	4.434	4.108
Albacete	1.727	4.384	2.055	8.166	6.439
Alicante	1.113	4.391	2.698	8.201	7.089
Almería	1.248	3.771	1.304	6.323	5.075
Asturias	555	3.568	1.154	5.277	4.722
Ávila	1.174	4.778	1.154	7.106	5.932
Badajoz	1.815	3.484	1.049	6.347	4.532
Barcelona	530	4.976	3.465	8.971	8.441
Burgos	430	3.511	924	4.865	4.435
Cáceres	1.408	3.850	1.303	6.562	5.154
Cádiz	2.483	4.749	3.111	10.343	7.861
Cantabria	512	3.941	2.297	6.750	6.238
Castellón	989	3.873	1.957	6.820	5.831
Ciudad Real	1.639	3.320	995	5.954	4.316
Córdoba	1.729	4.213	2.278	8.220	6.491
Cuenca	1.569	4.275	1.245	7.088	5.520
Gerona	1.007	5.220	4.692	10.919	9.912
Granada	1.726	5.401	3.577	10.704	8.978
Guadalajara	610	4.789	1.029	6.428	5.818
Guipúzcoa	639	4.786	3.532	8.957	8.318
Huelva	1.174	3.258	1.440	5.872	4.698
Huesca	1.141	3.916	1.251	6.308	5.167
Islas Baleares	1.701	5.218	3.175	10.095	8.394
Jaén	1.913	4.231	1.693	7.837	5.924
La Coruña	504	3.050	781	4.335	3.831
La Rioja	867	3.652	1.485	6.003	5.136
Las Palmas	349	3.584	907	4.841	4.492
León	719	4.068	1.060	5.846	5.127
Lérida	538	3.474	1.477	5.489	4.951
Lugo	686	3.655	784	5.125	4.440
Madrid	192	2.956	1.359	4.507	4.315
Málaga	1.793	5.979	3.067	10.839	9.047
Murcia	1.482	4.027	2.396	7.906	6.424
Navarra	878	3.745	1.136	5.759	4.881
Orense	713	3.634	1.190	5.537	4.824
Palencia	639	4.111	1.164	5.914	5.275
Pontevedra	882	4.694	1.927	7.504	6.621
Salamanca	666	3.569	987	5.222	4.556
Santa Cruz de Tenerife	326	3.573	907	4.806	4.480
Segovia	649	4.335	995	5.979	5.331

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Provincia	Ciclomotores	Motos	Escúteres	Total Dos Ruedas	Motos + escúteres
Sevilla	1.463	3.942	2.095	7.500	6.037
Soria	803	4.030	786	5.619	4.816
Tarragona	704	4.253	2.531	7.487	6.784
Teruel	1.351	4.872	1.212	7.436	6.084
Toledo	983	3.752	894	5.629	4.645
Valencia	1.015	4.248	2.175	7.438	6.423
Valladolid	569	4.257	1.215	6.041	5.472
Vizcaya	287	3.083	1.133	4.503	4.217
Zamora	1.010	3.934	1.244	6.189	5.178
Zaragoza	806	3.583	1.698	6.087	5.281

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el Instituto Nacional de Estadísticas y el FIVA.

Ilustración 9: Expresión geográfica de la tasa de motorización en ciclomotores.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

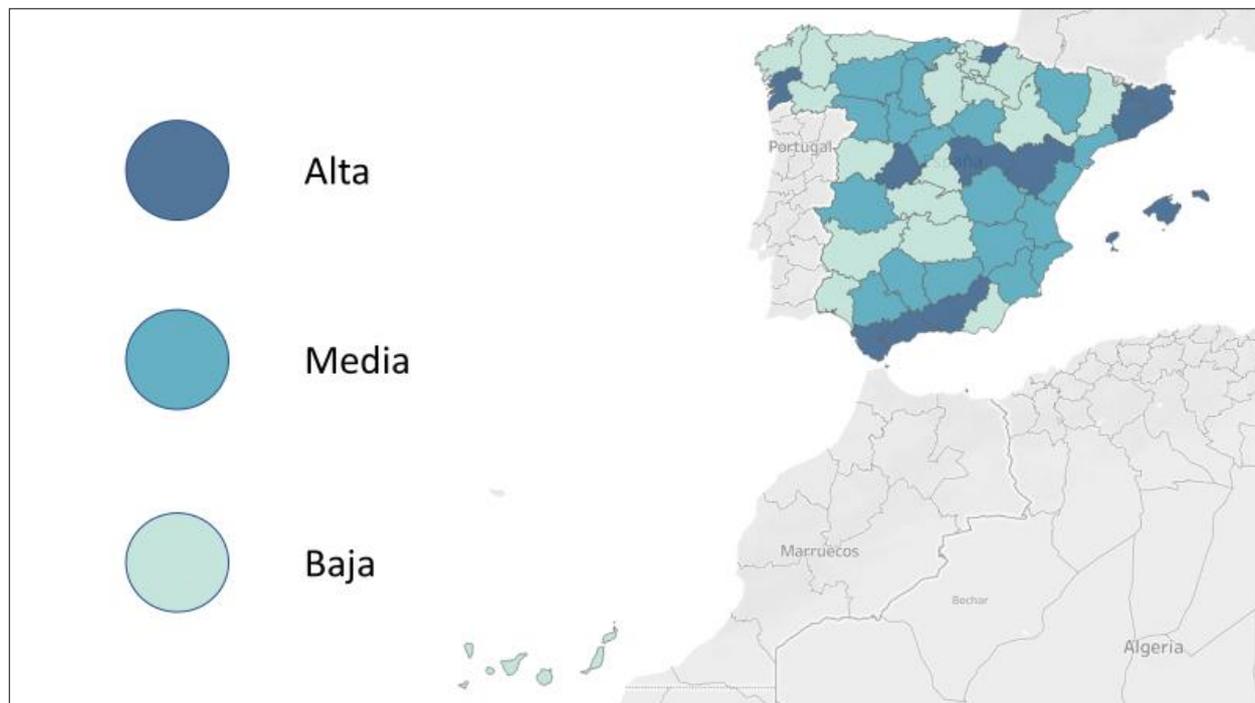
LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ilustración 10: Expresión geográfica de la tasa de motorización de escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

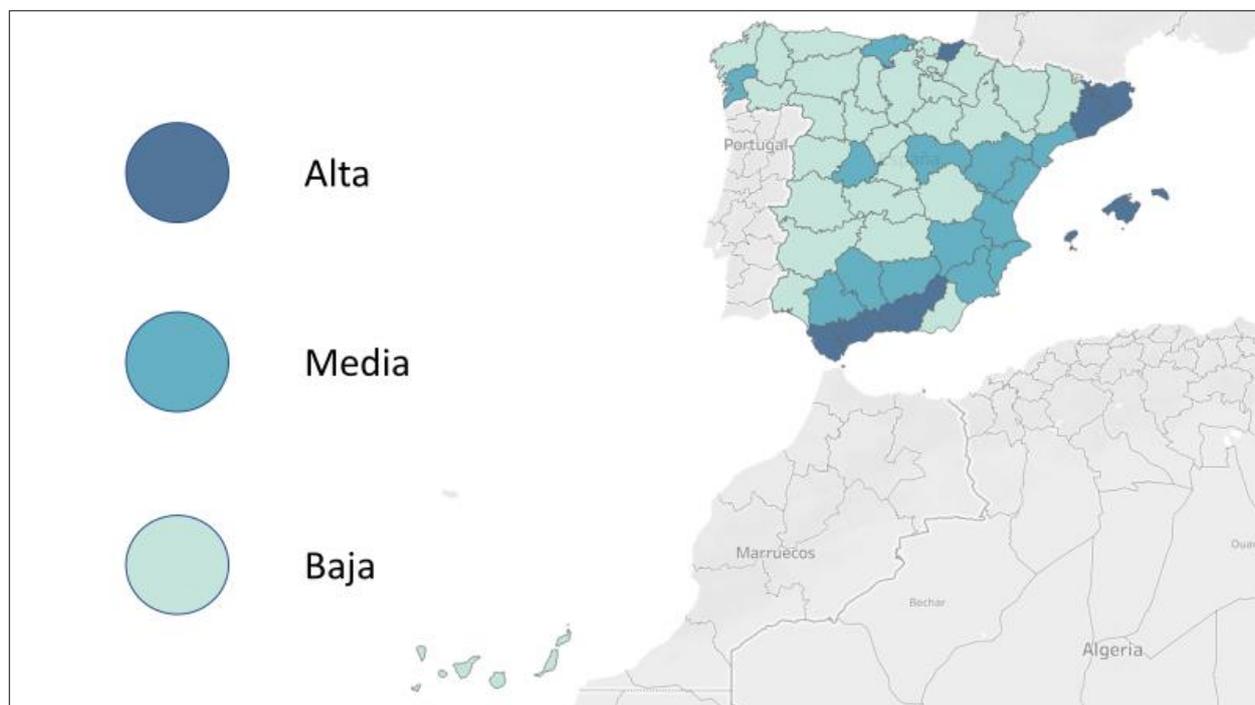
Ilustración 11: Expresión geográfica de las tasas de motorización en motos.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

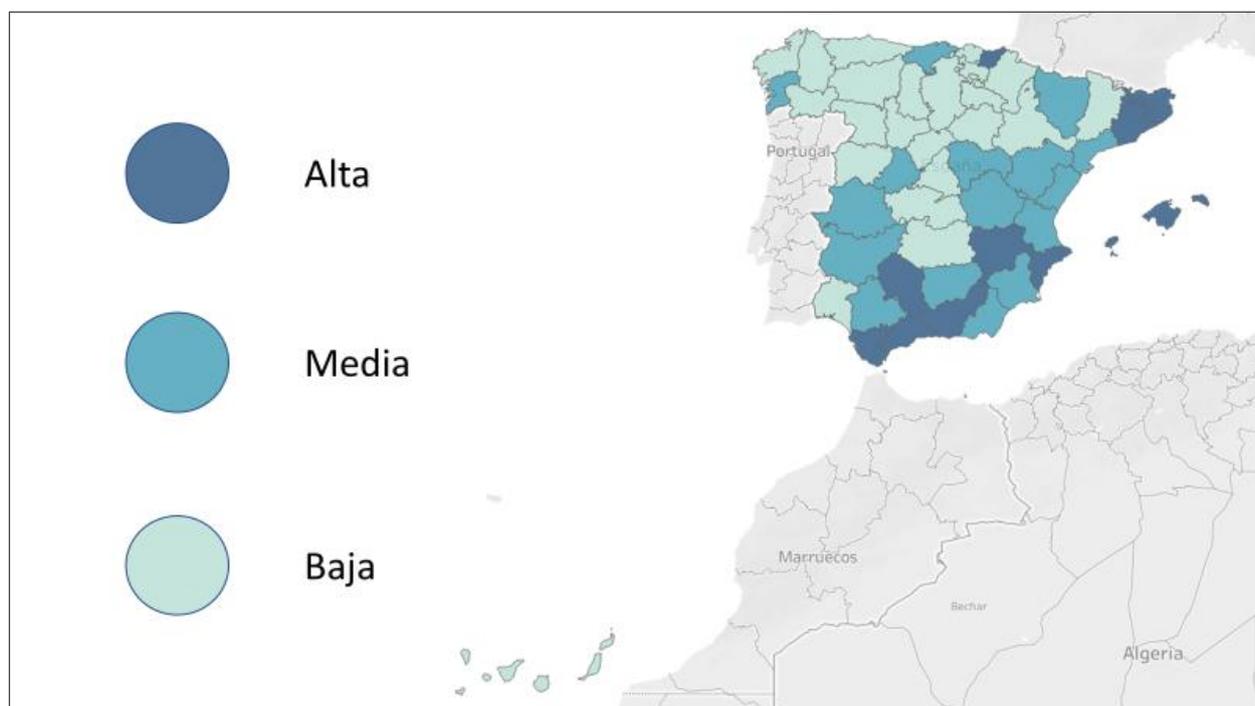
LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ilustración 12: Expresión geográfica de la tasa de motorización en motos + escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

Ilustración 13: Expresión geográfica de la tasa de motorización en total dos ruedas.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

EVOLUCIÓN TERRITORIAL HISTÓRICA

Las sucesivas exploraciones a partir de los datos de la MicroEsa permiten realizar algunas series históricas que, en este caso, se han limitado al conjunto de motos y escúteres.

Observando la evolución 2012-2019, se puede ver que, en lo que al número de vehículos se refiere, las evoluciones más expansivas se han dado en territorios insulares: Islas Baleares, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas son las tres provincias que tienen una tasa evolutiva más elevada. Mientras, Soria, Zamora y León presentan las más bajas. En el caso de la tasa de motorización las cosas cambian un poco, ya que, si bien Baleares y Tenerife siguen al frente, luego aparecen Vizcaya y Las Palmas, territorios ambos en los que la evolución del número de vehículos en relación con la población ha sido más intensa. Almería, Soria y Córdoba son las tres provincias donde la presencia de los vehículos de dos ruedas en la población ha crecido menos.

Tabla 13: Tasas evolutivas 2012-2019 de motos y escúteres, por provincias.

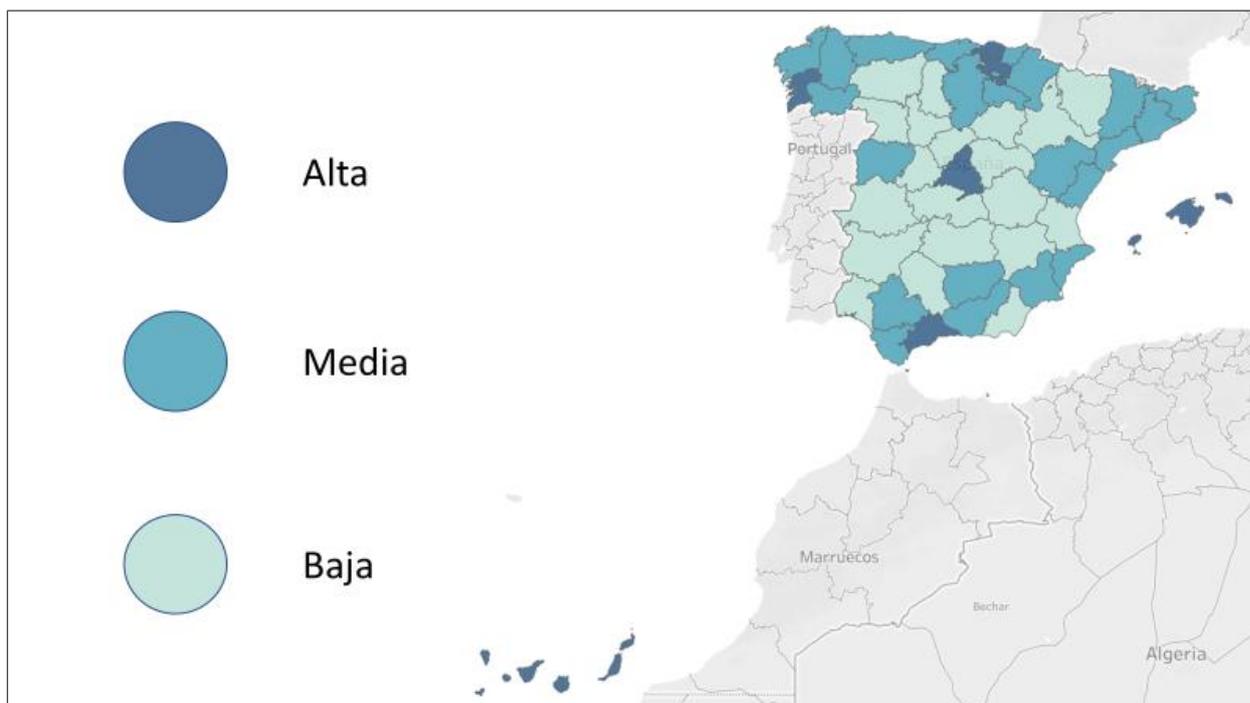
Provincia	Número de vehículos	Tasa de motorización
Álava	54,95%	50,81%
Albacete	20,98%	24,35%
Alicante	35,03%	33,61%
Almería	20,07%	16,56%
Asturias	31,32%	37,85%
Ávila	23,06%	31,76%
Badajoz	26,27%	30,00%
Barcelona	40,95%	38,35%
Burgos	40,25%	46,15%
Cáceres	26,48%	32,74%
Cádiz	33,41%	32,84%
Cantabria	33,45%	35,55%
Castellón	39,73%	43,84%
Ciudad Real	18,71%	25,89%
Córdoba	19,66%	22,27%
Cuenca	21,20%	29,67%
Gerona	28,94%	27,06%
Granada	34,39%	34,48%
Guadalajara	24,08%	22,64%
Guipúzcoa	39,95%	38,69%
Huelva	26,61%	25,10%
Huesca	22,29%	25,23%
Islas Baleares	81,76%	67,46%
Jaén	31,59%	38,78%
La Coruña	34,80%	36,98%
La Rioja	34,52%	36,91%
Las Palmas	60,43%	53,17%
León	17,73%	25,46%
Lérida	32,12%	33,47%
Lugo	37,01%	44,23%
Madrid	46,00%	40,34%

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Provincia	Número de vehículos	Tasa de motorización
Málaga	48,49%	42,66%
Murcia	36,37%	33,35%
Navarra	33,93%	31,23%
Orense	32,80%	41,29%
Palencia	25,85%	33,09%
Pontevedra	46,98%	48,85%
Salamanca	31,23%	37,95%
Santa Cruz de Tenerife	74,81%	62,52%
Segovia	24,37%	30,75%
Sevilla	33,27%	32,08%
Soria	13,37%	18,95%
Tarragona	38,20%	37,75%
Teruel	30,78%	39,40%
Toledo	25,36%	27,04%
Valencia	24,08%	24,25%
Valladolid	24,32%	27,10%
Vizcaya	56,89%	58,72%
Zamora	15,25%	26,97%
Zaragoza	26,54%	26,83%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

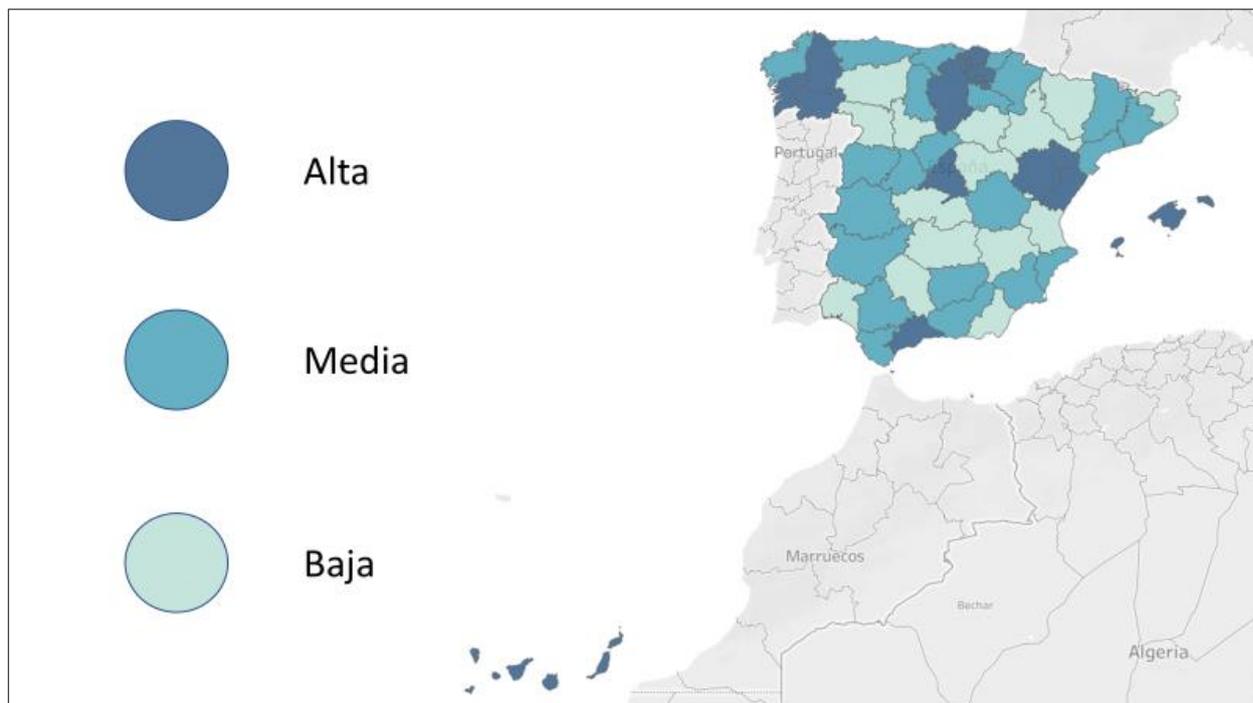
Ilustración 14: Expresión geográfica de las diferencias en la evolución 2012- 2019 del número de motos y escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ilustración 15: Expresión geográfica de la evolución 2012-2019 de la tasa de motorización de motos y escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

POR SEXOS

Por lo que se refiere a la distribución por sexos de los conductores, los datos indican que las provincias donde mayor es el avance, es decir la presencia, de las conductoras son Gerona, Barcelona, Cádiz, Guipúzcoa y las Baleares. En Gerona, concretamente, una de cada cinco conductores de dos ruedas es mujer. Donde las tasas son más bajas es en Soria, Salamanca, Burgos, Cáceres y Palencia.

Tabla 14: Distribución de los conductores de dos ruedas por sexos en cada provincia.

Provincia	Mujeres	Hombres
Gerona	19,13%	80,87%
Barcelona	18,67%	81,33%
Cádiz	16,16%	83,84%
Guipúzcoa	16,09%	83,91%
Islas Baleares	15,90%	84,10%
Málaga	14,60%	85,40%
Alicante	13,06%	86,94%
Tarragona	12,90%	87,10%
Zaragoza	12,90%	87,10%
España	12,74%	87,26%
Granada	12,58%	87,42%
Valencia	12,21%	87,79%
Pontevedra	12,17%	87,83%
Murcia	12,15%	87,85%
Sevilla	11,58%	88,42%
Cantabria	11,00%	89,00%

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Provincia	Mujeres	Hombres
Córdoba	10,68%	89,32%
Castellón	10,51%	89,49%
Lérida	10,44%	89,56%
Navarra	10,36%	89,64%
Santa Cruz de Tenerife	10,27%	89,73%
Almería	9,84%	90,16%
Albacete	9,81%	90,19%
Huesca	9,71%	90,29%
Asturias	9,36%	90,64%
Orense	9,22%	90,78%
La Rioja	9,18%	90,82%
Madrid	9,04%	90,96%
Valladolid	8,97%	91,03%
Huelva	8,87%	91,13%
Álava	8,84%	91,16%
Teruel	8,78%	91,22%
Las Palmas	8,75%	91,25%
Ciudad Real	8,53%	91,47%
Vizcaya	8,48%	91,52%
Guadalajara	8,31%	91,69%
Toledo	8,28%	91,72%
Ávila	8,27%	91,73%
Lugo	8,25%	91,75%
Cuenca	8,24%	91,76%
Badajoz	8,13%	91,87%
León	7,95%	92,05%
Zamora	7,92%	92,08%
Jaén	7,73%	92,27%
Segovia	7,72%	92,28%
La Coruña	7,61%	92,39%
Palencia	7,57%	92,43%
Cáceres	7,51%	92,49%
Burgos	7,39%	92,61%
Salamanca	7,36%	92,64%
Soria	7,13%	92,87%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

El enfoque microgeográfico, centrado en el centenar de municipios que en España tienen más de 75.000 habitantes, revela que la ciudad de Barcelona es la que tiene una mayor presencia femenina entre los conductores de dos ruedas. En dicha localidad, uno de cada cuatro propietarios de este tipo de vehículos es una mujer. Le sigue la ciudad de Gerona, Mijas, San Sebastián y Fuengirola. Las cinco ciudades con menor presencia femenina entre los conductores habituales están todas en la Comunidad de Madrid: Getafe, Torrejón de Ardoz, Parla, Fuenlabrada y Leganés.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Tabla 15: Distribución por sexos de los conductores de dos ruedas en las ciudades españolas.

Ciudad	Provincia	Mujeres	Hombres
Albacete	Albacete	12,92%	87,08%
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	9,99%	90,01%
Alcalá de Henares	Madrid	7,36%	92,64%
Alcobendas	Madrid	9,62%	90,38%
Alcorcón	Madrid	6,50%	93,50%
Algeciras	Cádiz	10,63%	89,37%
Alicante	Alicante	15,74%	84,26%
Almería	Almería	12,25%	87,75%
Arona	S. C. de Tenerife	11,94%	88,06%
Avilés	Asturias	7,78%	92,22%
Badajoz	Badajoz	10,44%	89,56%
Badalona	Barcelona	16,78%	83,22%
Baracaldo	Vizcaya	6,96%	93,04%
Barcelona	Barcelona	25,30%	74,70%
Bilbao	Vizcaya	9,00%	91,00%
Burgos	Burgos	7,86%	92,14%
Cáceres	Cáceres	9,08%	90,92%
Cádiz	Cádiz	20,29%	79,71%
Cartagena	Murcia	8,38%	91,62%
Castellón de la Plana	Castellón	9,95%	90,05%
Ceuta	Ceuta	9,43%	90,57%
Chiclana de la Frontera	Cádiz	13,73%	86,27%
Córdoba	Córdoba	14,12%	85,88%
Cornellà de Llobregat	Barcelona	15,97%	84,03%
La Coruña	La Coruña	8,02%	91,98%
Coslada	Madrid	7,71%	92,29%
San Sebastián	Guipúzcoa	20,99%	79,01%
Dos Hermanas	Sevilla	9,87%	90,13%
El Ejido	Almería	7,31%	92,69%
Elche	Alicante	11,44%	88,56%
Fuengirola	Málaga	20,96%	79,04%
Fuenlabrada	Madrid	6,17%	93,83%
Getafe	Madrid	5,71%	94,29%
Getxo	Vizcaya	13,11%	86,89%
Gijón	Asturias	12,45%	87,55%
Gerona	Gerona	23,12%	76,88%
Granada	Granada	14,89%	85,11%
Guadalajara	Guadalajara	9,33%	90,67%
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	19,73%	80,27%
Huelva	Huelva	9,44%	90,56%
Jaén	Jaén	12,02%	87,98%
Jerez de la Frontera	Cádiz	14,98%	85,02%

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciudad	Provincia	Mujeres	Hombres
Leganés	Madrid	6,26%	93,74%
León	León	9,30%	90,70%
Lérida	Lérida	13,20%	86,80%
Logroño	La Rioja	10,88%	89,12%
Lorca	Murcia	10,03%	89,97%
Lugo	Lugo	7,77%	92,23%
Madrid	Madrid	10,68%	89,32%
Málaga	Málaga	16,59%	83,41%
Manresa	Barcelona	14,77%	85,23%
Marbella	Málaga	13,30%	86,70%
Mataró	Barcelona	16,54%	83,46%
Melilla	Melilla	7,15%	92,85%
Mijas	Málaga	21,61%	78,39%
Móstoles	Madrid	6,36%	93,64%
Murcia	Murcia	14,41%	85,59%
Orihuela	Alicante	10,18%	89,82%
Orense	Orense	9,87%	90,13%
Oviedo	Asturias	8,61%	91,39%
Palencia	Palencia	9,49%	90,51%
Palma	Islas Baleares	14,72%	85,28%
Las Palmas de Gran Canaria	Las Palmas	9,09%	90,91%
Pamplona	Navarra	11,50%	88,50%
Parla	Madrid	5,89%	94,11%
Pontevedra	Pontevedra	9,01%	90,99%
Pozuelo de Alarcón	Madrid	7,89%	92,11%
El Puerto de Santa María	Cádiz	17,41%	82,59%
Reus	Tarragona	12,36%	87,64%
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	6,53%	93,47%
Roquetas de Mar	Almería	9,02%	90,98%
Las Rozas	Madrid	7,94%	92,06%
Rubí	Barcelona	11,22%	88,78%
Sabadell	Barcelona	14,67%	85,33%
Salamanca	Salamanca	8,16%	91,84%
San Cristóbal de La Laguna	Santa Cruz de Tenerife	9,34%	90,66%
San Fernando	Cádiz	13,32%	86,68%
San Sebastián de los Reyes	Madrid	8,62%	91,38%
Sant Boi de Llobregat	Barcelona	13,08%	86,92%
Sant Cugat del Vallès	Barcelona	17,54%	82,46%
Santa Coloma de Gramenet	Barcelona	17,22%	82,78%
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	11,44%	88,56%
Santander	Cantabria	14,50%	85,50%
Santiago de Compostela	La Coruña	7,52%	92,48%

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciudad	Provincia	Mujeres	Hombres
Sevilla	Sevilla	15,37%	84,63%
Talavera de la Reina	Toledo	9,03%	90,97%
Tarragona	Tarragona	14,05%	85,95%
Telde	Las Palmas	7,56%	92,44%
Tarrasa	Barcelona	12,85%	87,15%
Toledo	Toledo	9,39%	90,61%
Torrejón de Ardoz	Madrid	5,87%	94,13%
Torrent	Valencia	8,57%	91,43%
Torrevieja	Alicante	14,23%	85,77%
Valdemoro	Madrid	6,68%	93,32%
Valencia	Valencia	15,20%	84,80%
Valladolid	Valladolid	10,16%	89,84%
Vélez-Málaga	Málaga	11,90%	88,10%
Vigo	Pontevedra	13,70%	86,30%
Vitoria	Álava	9,24%	90,76%
Zaragoza	Zaragoza	14,75%	85,25%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el Instituto Nacional de Estadísticas.

CILINDRADA DE LOS VEHÍCULOS

A la hora de valorar las diferencias territoriales de la cilindrada, se acude de nuevo a la cilindrada o cubicaje como dato de acercamiento a la misma.

- Ciclomotores: debido a la homogeneidad existente entre estos vehículos, las diferencias territoriales son poco relevantes.
- Escúteres: Madrid, Pontevedra, Vizcaya, Cantabria y Guadalajara son las provincias con escúteres de mayor cilindrada.
- Motos: el mayor cubicaje medio de motos se aprecia en Madrid, Valladolid, Álava, Vizcaya y La Coruña.
- Combinación de motos y escúteres: las provincias con una cilindrada media mayor son Valladolid, Lugo, Guadalajara, La Coruña y Madrid.
- Total dos ruedas: como resultado de todo lo dicho, para el conjunto de los vehículos el mayor cubicaje medio se observó en: Madrid, Valladolid, Álava, Vizcaya y La Coruña.

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Tabla 16: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas, por provincias.

Provincia	Ciclomotores	Escúteres	Motos	Total Dos Ruedas	Motos + escúteres
Albacete	47	124	449	283	347
Alicante	45	138	477	308	348
Almería	48	120	489	327	394
Álava	45	150	532	398	427
Asturias	47	146	509	381	420
Ávila	48	125	446	334	389
Badajoz	47	121	442	280	367
Islas Baleares	39	132	445	275	321
Barcelona	44	142	456	310	327
Vizcaya	46	161	529	405	429
Burgos	46	136	496	395	428
Cáceres	47	128	452	302	374
Cádiz	48	119	419	239	298
Cantabria	46	159	509	358	383
Castellón	45	137	512	336	385
Ciudad Real	47	117	485	302	399
Córdoba	46	115	412	251	307
La Coruña	45	147	518	397	442
Cuenca	47	136	447	310	380
Guipúzcoa	43	145	455	306	326
Gerona	41	124	470	286	310
Granada	48	139	435	272	317
Guadalajara	48	155	516	406	446
Huelva	48	119	478	307	369
Huesca	45	118	470	330	389
Jaén	47	128	431	273	344
León	45	127	504	377	426
Lérida	39	126	517	371	406
Lugo	46	138	517	396	449
Madrid	47	185	553	422	438
Málaga	48	135	405	270	314
Murcia	47	132	466	288	341
Navarra	46	150	490	362	413
Orense	46	136	475	347	389
Palencia	46	144	480	371	410
Las Palmas	44	140	506	402	432
Pontevedra	46	166	489	354	394
La Rioja	45	132	477	330	379
Salamanca	47	148	475	360	407
Santa Cruz de Tenerife	41	133	509	408	432
Segovia	47	154	499	393	434

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Provincia	Ciclomotores	Escúteres	Motos	Total Dos Ruedas	Motos + escúteres
Sevilla	47	132	425	270	323
Soria	46	127	431	336	383
Tarragona	46	141	518	349	379
Teruel	46	125	453	326	388
Toledo	48	146	502	363	427
Valencia	46	148	484	326	369
Valladolid	48	147	533	412	450
Zamora	46	127	469	329	391
Zaragoza	45	129	461	314	356

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

En lo que se refiere a la lista de ciudades de más de 75.000 habitantes, las cilindradas medias más elevadas tienen un especial protagonismo en la Comunidad de Madrid. La ciudad por la que circulan motos más potentes como media es Las Rozas; le siguen Valdemoro y Rivas-Vaciamadrid, y sólo en la cuarta posición aparece una ciudad no madrileña (Telde, en Las Palmas), para después seguir con más municipios madrileños: Fuenlabrada, Parla, Alcorcón, Getafe, Pozuelo de Alarcón, Móstoles y San Sebastián de los Reyes.

Tabla 17: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas en las principales ciudades de España.

Ciudad	Provincia	Cubicaje medio
Las Rozas	Madrid	527,7
Valdemoro	Madrid	513,4
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	487,2
Telde	Las Palmas	467,7
Fuenlabrada	Madrid	466,2
Parla	Madrid	462,8
Alcorcón	Madrid	460,3
Getafe	Madrid	457,0
Pozuelo de Alarcón	Madrid	456,4
Móstoles	Madrid	456,2
San Sebastián de los Reyes	Madrid	448,1
Lugo	Lugo	447,2
Torrejón de Ardoz	Madrid	443,3
Alcalá de Henares	Madrid	442,1
Avilés	Asturias	439,7
San Cristóbal de La Laguna	Santa Cruz de Tenerife	439,7
Leganés	Madrid	431,5
Coslada	Madrid	421,6
Alcobendas	Madrid	417,5
Baracaldo	Vizcaya	417,4
Roquetas de Mar	Almería	398,9
Valladolid	Valladolid	397,7
La Coruña	La Coruña	397,2
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	395,7
Burgos	Burgos	394,1

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciudad	Provincia	Cubicaje medio
Rubí	Barcelona	392,2
Oviedo	Asturias	387,9
El Ejido	Almería	385,6
Torrent	Valencia	383,5
Guadalajara	Guadalajara	382,2
Arona	Santa Cruz de Tenerife	382,0
Santiago de Compostela	La Coruña	382,0
Pontevedra	Pontevedra	381,8
León	León	380,7
Bilbao	Vizcaya	379,2
Tarrasa	Barcelona	378,8
Vitoria	Álava	377,6
Toledo	Toledo	376,5
Las Palmas de Gran Canaria	Las Palmas	375,1
Getxo	Vizcaya	374,8
Palencia	Palencia	372,6
Madrid	Madrid	367,6
Castellón de la Plana	Castellón	365,1
Salamanca	Salamanca	361,3
Reus	Tarragona	359,6
Orense	Orense	356,5
Sant Cugat del Vallès	Barcelona	355,6
Cartagena	Murcia	351,6
Manresa	Barcelona	351,6
Lérida	Lérida	350,5
Gijón	Asturias	347,9
Sabadell	Barcelona	347,4
Pamplona	Navarra	347,2
Vigo	Pontevedra	343,5
Dos Hermanas	Sevilla	338,7
Sant Boi de Llobregat	Barcelona	335,6
Huelva	Huelva	334,7
Cáceres	Cáceres	329,8
Logroño	La Rioja	328,6
Orihuela	Alicante	328,3
Valencia	Valencia	322,8
Tarragona	Tarragona	319,0
Elche	Alicante	318,1
Marbella	Málaga	316,9
Mataró	Barcelona	315,6
Melilla	Melilla	313,2
Badajoz	Badajoz	312,7
Palma	Islas Baleares	309,8

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Ciudad	Provincia	Cubicaje medio
Torreveija	Alicante	309,8
Zaragoza	Zaragoza	309,2
Talavera de la Reina	Toledo	308,9
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	308,3
Lorca	Murcia	303,0
Algeciras	Cádiz	297,5
Alicante	Alicante	295,4
Cornellà de Llobregat	Barcelona	292,9
Badalona	Barcelona	292,7
Santander	Cantabria	290,2
Almería	Almería	284,5
Ceuta	Ceuta	283,0
Albacete	Albacete	279,0
Jerez de la Frontera	Cádiz	278,1
Gerona	Gerona	274,3
Murcia	Murcia	273,3
Córdoba	Córdoba	270,6
Chiclana de la Frontera	Cádiz	269,8
Málaga	Málaga	263,1
San Fernando	Cádiz	262,8
Santa Coloma de Gramenet	Barcelona	262,0
San Sebastián	Guipúzcoa	261,3
Granada	Granada	258,5
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	256,6
Jaén	Jaén	256,1
El Puerto de Santa María	Cádiz	255,9
Mijas	Málaga	254,2
Sevilla	Sevilla	249,2
Barcelona	Barcelona	244,2
Vélez-Málaga	Málaga	239,6
Fuengirola	Málaga	237,4
Cádiz	Cádiz	212,7

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el Instituto Nacional de Estadísticas.

LOS VEHÍCULOS SEGÚN SU MARCA

La información disponible permite estimar que el mercado rodante de vehículos de dos ruedas en España está distribuido entre más de 600 marcas distintas. Sin embargo, se ha centrado la atención en las primeras 20, por cuanto entre ellas tienen ya más del 90% del mercado. Sus cuotas varían mucho de acuerdo con el tipo de vehículo y, sobre todo, son muy específicas en el caso de los ciclomotores.

Tabla 18: Estimación del peso de las diferentes marcas, según el tipo de vehículo de dos ruedas.

Marca	Ciclomotores	Escúteres	Motos	Total
HONDA	4,91%	20,36%	18,26%	18,05%
YAMAHA	16,33%	15,17%	19,05%	17,57%
PIAGGIO-VESPA	21,71%	24,61%	3,36%	11,69%
SUZUKI	4,08%	9,10%	11,64%	10,28%
KYMCO	8,83%	12,67%	3,14%	6,70%
BMW	0,00%	0,60%	10,08%	6,24%
KAWASAKI	0,00%	0,44%	6,86%	4,25%
SYM	1,55%	3,56%	2,38%	2,71%
PEUGEOT	10,02%	3,34%	1,02%	2,40%
HARLEY DAVIDSON	0,00%	0,00%	3,66%	2,19%
APRILIA	5,01%	3,20%	1,04%	2,03%
DAELIM	1,20%	2,05%	1,86%	1,88%
KTM	0,00%	0,01%	2,72%	1,63%
DERBI	10,71%	1,02%	0,40%	1,31%
TRIUMPH	0,00%	0,00%	1,89%	1,13%
DUCATI	0,05%	0,00%	1,75%	1,05%
HYOSUNG	0,28%	0,07%	1,13%	0,72%
GAS-GAS	0,06%	0,00%	0,92%	0,56%
KEEWAY	0,83%	0,32%	0,64%	0,55%
RIEJU	3,88%	0,07%	0,39%	0,52%
RESTO	10,52%	3,41%	7,83%	6,54%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y Base 7.

Es obvio que cada edad tiene su vehículo. Aunque, en realidad, hablando de dos ruedas, las preferencias de marca son bastante estables a lo largo de la edad, aunque con algunas variaciones.

Tabla 19: Las 25 primeras marcas en la preferencia de los conductores de dos ruedas, por tramos de edad.

Hasta 35 años	36-40 años	41-45 años	46-50 años	51-55 años	56-60 años	61-65 años	> 65 años
YAMAHA	HONDA	HONDA	HONDA	HONDA	HONDA	HONDA	PIAGGIO-VESPA
HONDA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	HONDA
PIAGGIO-VESPA	PIAGGIO-VESPA	PIAGGIO-VESPA	PIAGGIO-VESPA	PIAGGIO-VESPA	PIAGGIO-VESPA	PIAGGIO-VESPA	YAMAHA
SUZUKI	SUZUKI	SUZUKI	SUZUKI	SUZUKI	SUZUKI	SUZUKI	SUZUKI
KYMCO	KYMCO	KYMCO	BMW	BMW	BMW	BMW	KYMCO
KAWASAKI	KAWASAKI	BMW	KYMCO	KYMCO	KYMCO	KYMCO	BMW
SYM	BMW	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI	PEUGEOT
KTM	SYM	SYM	HARLEY DAVIDSON	HARLEY DAVIDSON	HARLEY DAVIDSON	HARLEY DAVIDSON	DERBI

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN EL AÑO 2019

Hasta 35 años	36-40 años	41-45 años	46-50 años	51-55 años	56-60 años	61-65 años	> 65 años
PEUGEOT	APRILIA	HARLEY DAVIDSON	SYM	SYM	PEUGEOT	PEUGEOT	HARLEY DAVIDSON
BMW	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	SYM	SYM	SYM
APRILIA	KTM	APRILIA	APRILIA	DAELIM	APRILIA	APRILIA	APRILIA
DAELIM	DAELIM	DAELIM	DAELIM	APRILIA	DAELIM	DAELIM	KAWASAKI
DERBI	DUCATI	KTM	KTM	KTM	DERBI	DERBI	DAELIM
DUCATI	HARLEY DAVIDSON	DUCATI	TRIUMPH	DERBI	TRIUMPH	HYOSUNG	MONTESA
HARLEY DAVIDSON	TRIUMPH	TRIUMPH	DUCATI	TRIUMPH	KTM	TRIUMPH	HYOSUNG
GAS-GAS	DERBI	DERBI	DERBI	HYOSUNG	HYOSUNG	MONTESA	BULTACO
TRIUMPH	HYOSUNG	HYOSUNG	HYOSUNG	DUCATI	MONTESA	KTM	RIEJU
KEEWAY	GAS-GAS	GAS-GAS	KEEWAY	RIEJU	RIEJU	RIEJU	AIXAM
HYOSUNG	KEEWAY	KEEWAY	RIEJU	KEEWAY	BETA	BETA	TRIUMPH
RIEJU	GILERA	GILERA	GAS-GAS	MONTESA	DUCATI	DUCATI	MOTO GUZZI
BETA	HUSQVARNA	RIEJU	GILERA	GAS-GAS	KEEWAY	KEEWAY	DUCATI
HUSQVARNA	RIEJU	HUSQVARNA	MONTESA	BETA	GAS-GAS	GAS-GAS	KEEWAY
GILERA	BETA	BETA	BETA	GILERA	GILERA	BULTACO	POLARIS
HANWAY	MONTESA	MONTESA	HUSQVARNA	MOTO GUZZI	POLARIS	GILERA	LAMBRETTA
BENELLI	POLARIS	MOTO GUZZI	MOTO GUZZI	HUSQVARNA	BULTACO	MOTO GUZZI	GILERA

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.