

¿CONSULTAS TÉCNICAS? ESCRIBA A

JOSCLO@ELTIEMPO.COM
WWW.MOTOR.COM.CO/
CONSULTORIO



INUNDACIÓN DE 'DOS TIEMPOS'

La inundación de los motores de dos tiempos, prohibidos por la ley hace años, es un problema que le tomó ventaja a la autoridad nacional y local. Las dos resoluciones (año 2017 y año 2022) que redactó el Ministerio de Transporte para reglamentar el registro y circulación de ciclomotores, tricimotos y cuadriciclos no se han aplicado en lo más mínimo, como tampoco la prohibición vigente en Bogotá desde el 2010. Por el contrario, cada día se multiplican estos vehículos generando considerables efectos nocivos por la contaminación del aire y acústica, además de los riesgos de seguridad vial debido a sus características (en gran parte hechizos), y por la forma como los conducen.

La Alcaldía de Bogotá dice que está trabajando en un proyecto para regularlos, mediante el borrador de una resolución, la cual, en resumen, solo dice que por fin va a cumplir con aplicar las dos previas del Ministerio de Transporte con las cuales está en mora. Según dichas normas, los ciclomotores, tricimotos y cuadriciclos se deberán registrar como un vehículo

automotor, cumplir con revisión técnico-mecánica, poseer elementos de seguridad y SOAT, y quien lo conduce tener licencia de conducción, además de observar normas de tránsito específicas. También señalan que quienes no cumplan serán acreedores a comparendos. Está por verse cuánto de esto se lleva a la realidad, pues es claro que buena parte de dichos vehículos son utilizados por domiciliarios, mototaxistas y recicladores de bajos recursos que ciertamente no van a invertir dinero en acatar dichas regulaciones y poco les importaría tener una colección de infracciones. Además, muchos de ellos son ciudadanos extranjeros que no han regularizado su situación en el país, o colombianos que simplemente no poseen cédula, así que la autoridad no tiene cómo imponerles un comparendo y deberá proceder a la inmovilización del vehículo. Pero seguro que eso no llegará más allá de un par de operativos, igual que como sucedió con el mototaxismo en unos barrios, donde se generaron protestas y la alcaldesa prefirió no volver a tocar el tema y dejarle el problema a la ciudad.

Respecto a los vehículos prohibidos que pululan en Bogotá se ha hablado mucho de la adición de motores de combustión y eléctricos en bicicletas o sobre marcos hechizos, pero existe otro fenómeno que se ha venido generando desde hace tiempo y poca atención se le ha prestado por parte de la Alcaldía. Son los vehículos armados sobre el cuerpo de una moto a la que le desmontan la rueda trasera para colocar diferentes tipos de aditamentos con el fin de llevar personas o reciclaje, retirando a su vez la placa y las luces direccionales, por lo que pierden su identificación, seguridad y posibilidad de cumplir con las normas técnicas, ambientales, los impuestos y el seguro obligatorio. Es poco probable que estas motos hayan sido adquiridas legalmente para desarmarlas, así que el problema está muy asociado al hurto de motocicletas y a la inseguridad de la ciudad, sin embargo, en Bogotá nunca se han hecho operativos específicos para la inmovilización de estos vehículos, la comprobación de antecedentes, el rastreo de su procedencia y la posible devolución a sus legítimos propietarios.

Orlando Tavera.

EL MEJOR ELEVADOR DE OCTANAJE

Acudo a ustedes para saber cuál elevador de octanaje que vendan en nuestro país es más confiable y cuántos octanos agrega a la gasolina, que en mi caso utilizo Texaco corriente.

Jaime César Jiménez Meza.

Solamente hay una marca garantizada, efectiva, compatible, que no daña los catalizadores y que, agregada en la gasolina corriente, sube el octanaje en la proporción que se ponga. Además, se consigue en todas partes: es la gasolina extra. Todas las gasolinas corrientes tienen el mismo octanaje en todo el país, es la misma que les vende Ecopetrol a los distribuidores con algunas ligeras variantes dependientes de la cantidad de etanol que haya en el mercado en el momento: 89 la corriente y 94 la extra. Según la cantidad que ponga de cada una, en proporción de galones, suma octanos y saca el porcentaje de mejoría. La extra, dependiendo del etanol igualmente, a veces llega a 98 octanos, innecesarios en la mayoría de los motores. Cuando la extra no está en el anunciado 98, pero sí cumple 94, que es la norma, Terpel con la gasolina especial que ofrece le agrega aditivos para garantizar los 98. Los elevadores que se venden independientes pueden cumplir su propósito, pero así como los hay correctos, también hay otros cuyos efectos no se conocen y pueden dañar los catalizadores si tienen tetraetilo de plomo.



¿SEÑALES ANTIRREGLAMENTARIAS?

La Resolución 0001885 del 2015 del Ministerio de Transporte claramente establece las características como tamaños, formas, colores, ubicación y materiales de la señalización vial en calles y carreteras. Por ejemplo, los conos y maletines deben ser de color naranja; las cebras que indican pasos peatonales deben ser de color blanco. En Bogotá se están utilizando conos verdes y algunos pasos peatonales se han señalizado en el mismo color. También en la autopista Norte se demarcó el carril para buses escolares con una franja verde por el centro, no como línea divisoria entre éste y el tráfico mixto. Es clara la intención política de la utilización del color verde por parte de esta administración. Pero la pregunta es: ¿qué tan legal es ignorar una resolución del Ministerio de Transporte y utilizar señales al capricho de funcionarios de la ciudad?

Jaime Correa Venegas.