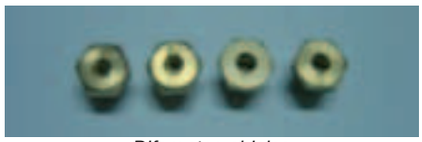


Diferentes chicles

Para ayudar en estos procesos de puesta a punto y conseguir un ajuste más preciso nos podemos apoyar en diversos aparatos tanto electrónicos como los menos sofisticados de columna de "mercurio".

REPASO GENERAL

Si llegado este punto la carburación no queda fina nuestros carburadores necesitan un repaso más profundo.

Los carburadores además de un ajuste periódico necesitan de un mantenimiento, pues aunque no lo parezcan tienen un desgaste por el uso.

La parte que más sufre en unos carburadores de depresión es la membrana. La membrana la encontramos en la parte superior de de la campana y es la actúa para que esta suba y baje y por tanto deje entrar gasolina y aire. La membrana debe de estar tersa y flexible, de tanto movimiento pierde la elasticidad y no actúa correctamente.

Si quitamos la tapa superior accedemos a la membrana, si se ve arrugada o cuesta un poco despegarla del cuerpo del carburador, esta gomosa o rota hay que sustituirla.

Cambiarla es sencillo, basta con quitar los tornillos que la fijan a la campana.

Al montarla de nuevo hay que fijarse pues tiene que colocarse en una posición determinada marcada por unas

Agujas de carburador

Los carburadores además de un ajuste periódico necesitan de un mantenimiento, pues aunque no lo parezcan tienen un desgaste por el uso

muescas en el alojamiento de la campana y en el cuerpo del carburador.

La campana y la parte del cuerpo del carburador sobre la que desliza también tienen un desgaste pero duran muchos kilómetros.

Sujeta a la campana nos encontramos con la aguja que es parte móvil responsable de la cantidad de gasolina que entra en el cilindro.

La aguja se mueve dentro de una chimenea. En la punta está el chicle de alta que puede variar su diámetro con el tiempo.

Periódicamente se deben cambiar aguja, chimenea y chicle de alta, increíble lo que se gana con un cambio sencillo y barato.

LA CUBA, FLOTADOR Y CHICLES

Vamos a ver el carburador por abajo.

Quitamos la cuba de la gasolina y vemos un flotador que es el que nos regula la cantidad de gasolina que debe de haber en la cuba. Solidario al flotador está una aguja que es la que abre o cierra el paso de gasolina. La punta de esta aguja es cónica de "goma" para que cierre correctamente el paso. De tanto cerrar el paso la punta tiende a deformarse siendo necesario cambiarla.

También está el chicle de alta, es el responsable de paso de gasolina y sobre todo como su nombre indica "en alta".

El chicle va alojado en un cuerpo que al retirarlo se accede a un difusor, encontramos también la chimenea que antes comentábamos, el chicle de baja (muy fino) que es el responsable de la entrada de gasolina a bajas revoluciones, el tornillo de mezcla, del que ya hemos hablado. El circuito de arranque en frío, que es un tubo que entra en una parte separada de la cuba donde también hay un pequeño chicle, conviene verificar que la gasolina circula por él, basta con llenar la cuba de gasolina y ver que esa pequeña parte separada también se llena. El tubo se debe soplar para la buena circulación de gasolina.

CIRCUITO DE AIRE Y LIMPIEZA

Ya hemos desmontado todo el carburador, bueno casi, nos queda la mariposa. Esta la mueve el cable de acelerador y es la responsable de crear la depresión de aire. La mariposa no se suele tocar, los tornillos que sujetan la compuerta están

Membrana estropeada a la izquierda. Membrana nueva a la derecha.

Hay que limpiar todo bien, no vale con las recetas caseras.

Membrana, campana y aguja

sellados para que no se suelten y caigan por el conducto de admisión, ¿te imaginas la que pueden liar?. Si hay que quitarlos hay que volverlos a sellar y ajustar la compuerta para que cierre bien cuando el puño mande que se cierre.

Ahora hay que limpiar todo bien, no vale con las recetas caseras que circulan por ahí, que si zumo de limón, que si zotal, (sí si has leído bien, ambas soluciones las he visto en un foro) lo mejor es sumergir todas las piezas en un buen líquido limpia carburadores o una máquina de ultrasonidos. Los carburadores tienen conductos muy finos que hay que limpiar correctamente, no vale una limpieza solo por fuera.

Una vez todo limpio se cambian todas las juntas, sobre todo las tóricas.

Montamos todo cuidadosamente y volvemos al principio "Puesta a Punto".

Cuando hayamos acabado con toda la operación nos parecerá que tenemos moto nueva, nada de tirones, funcionamiento errático, falta de aceleración, de respuesta,…ahora será todo suavidad, funcionamiento lineal, ralentí estable, … O eso os deseo.

Quieres saber más: www.maxboxer.es

Max BOXER

Moteros 16 Maqueta 18/1/08 13:07 Página 62

Kepa Brumm
socio 3.307

Avisador en el frontal de una Vespa moderna

El avisador acústico I

Este es un elemento que nos puede sacar mas de una vez de un apuro, y que, aunque no se contemple como reforma de importancia su sustitución en el vehículo, si tiene que cumplir unas condiciones y características ya que esta sujeto a su homologación como componente.

Estas características y condiciones son las que se regulan mediante la Directiva 93/30/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y sus correspondientes directivas y anexos complementarios.

En ella en su Anexo I, se definen los:

REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN DE LOS AVISADORES ACÚSTICOS

En primer lugar, se nos dan las siguientes definiciones:

1. DEFINICIONES.

1.1. Avisador acústico», el dispositivo que emite una señal sonora con la finalidad de avisar de la presencia o de una maniobra de un vehículo en una situación peligrosa del tráfico por carretera.

1.1.1. Se considerará avisador acústico el dispositivo con varios orificios de emisión sonora excitados por un único elemento motor.

1.1.2. Se considerará un único avisador acústico el dispositivo con varios elementos que emitan cada uno de ellos una señal sonora y que funcionen simultáneamente accionando un solo mando.

1.2. «Tipo de avisador acústico», los avisadores acústicos que no presenten entre sí diferencias esenciales, sobre todo en lo que respecta a los puntos siguientes:

1.2.1. la marca de fábrica o la denominación comercial.

1.2.2. el principio de funcionamiento.

1.2.3. el tipo de alimentación (corriente

Diferentes tipos de avisadores, modernos y clásicos

Avisador neumático

continua, corriente alterna, aire comprimido)

1.2.4. la forma exterior de la caja

1.2.5. la forma y dimensiones de la o las membranas.

1.2.6. la forma o el tipo del o los orificios de emisión del sonido.

1.2.7. la o las frecuencias nominales del sonido.

1.2.8. la tensión nominal de alimentación.

1.2.9. en el caso de los avisadores acústicos alimentados directamente mediante una fuente externa de aire comprimido, la presión nominal de funcionamiento.

Una vez llamamos todos a lo mismo de la misma manera, se nos dan los Requisitos a cumplir por los avisadores acústicos.

2. REQUISITOS

2.1. El avisador acústico deberá emitir un sonido continuo y uniforme; su espectro acústico no deberá variar sensiblemente durante el funcionamiento. En cuanto a los avisadores acústicos alimentados con corriente alterna, dicho requisito se aplicará solamente a velocidad constante del generador, la cual se hallará dentro de los márgenes especificados en el punto 3.3.2.

2.2. El dispositivo deberá tener características acústicas (distribución espectral de la energía acústica y nivel de presión acústica) y mecánicas tales que supere en el orden indicado los ensayos especificados en los puntos 3 y 4.

No entraremos en la forma y metodología de los ensayos a realizar, pero si os enumeraré a continuación los resultados que se deben obtener en ellos de acuerdo al siguiente punto de la Directiva

3. MEDICIÓN DEL NIVEL SONORO

3.7. […], el nivel sonoro ponderado según la curva A no deberá rebasar los valores siguientes:

a) 115 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas de una potencia inferior o igual a 7 kW;

b) 118 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en motocicletas y vehículos de tres ruedas de una potencia superior a 7 kW.

3.7.1. Además, el nivel de presión acústica en la banda de frecuencias de 1 800 a 3 550 Hz deberá ser superior al de cualquier componente de frecuencia superior a 3 550 Hz, y en cualquier caso igual o superior a:

a) 90 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en los ciclomotores.

b) 95 dB(a) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en las motocicletas y los vehículos de tres ruedas de potencia inferior o igual a 7 kW.

c) 105 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en las motocicletas y los vehículos de tres ruedas de potencia superior a 7 kW.

3.7.2. Los avisadores acústicos que cumplan los requisitos mencionados en la letra (c) del punto 3.7.1 podrán utilizarse en los vehículos mencionados en las letras (a y b) del punto 3.7.1; los dispositivos que cumplan los requisitos acústicos mencionados en la letra b) del punto.

3.7.1 podrán utilizarse en los ciclomotores.

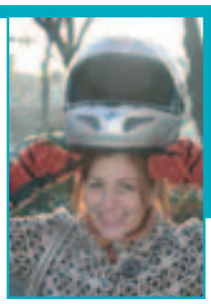
3.8. Los requisitos señalados anteriormente deberán cumplirlos también los dispositivos a los que se haya efectuado el ensayo de resistencia establecido en el punto 4. La tensión de alimentación variará entre el 115 % y el 95 % de la tensión nominal en el caso de los avisadores acústicos alimentados con corriente continua y, en el caso de los dispositivos de advertencia acústica alimentados con corriente alterna, entre el 50 % y el 100 % de la velocidad máxima del generador indicada por el fabricante de éste para un funcionamiento continuo.

3.9. El período de tiempo que transcurre entre el momento del accionamiento y el momento en que el sonido alcanza el mínimo valor establecido en el punto 3.7 no deberá ser superior a 0,2 segundos medido a una temperatura ambiente de 20 ± 5 °C. Esta disposición es especialmente válida para los dispositivos de funcionamiento neumático o electro neumático.

3.10. En las condiciones de alimentación que los fabricantes establecen para los aparatos, los avisadores neumáticos o electro neumáticos deberán dar los mismos resultados acústicos exigidos para los avisadores eléctricos.

3.11. En el caso de los aparatos de sonido múltiple, en los que cada elemento constitutivo que emite un sonido puede funcionar independientemente, los valores mínimos anteriormente mencionados deberán obtenerse separadamente por cada uno de los elementos. Deberá respetarse el valor máximo del nivel sonoro global cuando todos los elementos constitutivos funcionen simultáneamente.

Moteros 16 Maqueta 18/1/08 13:07 Página 64



Susete Cruz
socio 6.020

La Dirección General de Tráfico lleva cuatro años organizando grupos de trabajo para desarrollar proyectos con vistas a la educación de adultos. Hasta el pasado año no nos sentimos con fuerza algunos miembros de la AMM de asumir la responsabilidad que suponía formar un grupo de trabajo y además llevarlo adelante, pero nos animamos entre unos y otros y el resultado lo expusimos en las IV Jornadas de Educación Vial para personas adultas que se celebraron en Madrid entre los días 14 al 16 de Diciembre de 2007.

Educación Vial para adultos

Ha sido un año en que se ha trabajado desordenadamente pero con mucha ilusión; Intentaré explicar brevemente cuál es la propuesta que el departamento de Educación Vial presentó tras la exposición de qué era la AMM y qué demonios hacían los motoristas interesándose por la educación, cuando todo el mundo sabe que si a los motoristas les falla algo son siempre " las luces" y" la educación".

Nuestro proyecto se titula " de todo se aprende, y comienza con una cita del cordobés Séneca " Hominum errare est" " es propio de los hombres equivocarse. Partiendo de la realidad y de las equivocaciones que todos cometemos, explicamos que hay errores que son mortales, y no sabemos por qué seguimos cometiendo infracciones: a una liebre meterse en una carretera le cuesta la vida; a una trucha picar el anzuelo le cuesta la vida… a un motorista caerse le cuesta la vida, a un conductor de coche despistarse le puede costar su vida y la de los que lleva a su cargo, a un conductor de trailer, el no haber dormido suficiente le puede costar la vida. Nadie aprende en cabeza ajena, y menos en la propia si el resultado es la muerte, porque hay cosas en la vida para las que no existe "la 2ª oportunidad", como en aquel programa de TV. Realizamos conductas que nos ponen en riesgo y ponen en riesgo a los demás, e, inexplicablemente, seguimos practicándolas. ¿Cómo solucionarlo?

Conscientes de que la solución está en manos de cada cual, sólo analizamos los comportamientos, pero sabemos que es mucho más creativo proponer para que las cosas mejoren Entonces…¿ Qué proponemos nosotros? Empatía. Ponerse en la piel del otro.

Proponemos que las personas que tengan que recuperar puntos no sean sometidas a un proceso de re-estudio de las normas y código de circulación sino de reaprendizaje, porque de nada nos sirve que cualquier ciudadano estudie una vez y otra las señales y que apruebe el carné. Necesitamos que se APRENDA a conducir y a convivir dentro del espacio que hay en una carretera. Por eso es preciso que todos los edu-

Distintas ponencias en las jornadas de Educación Vial en Madrid

candos se pongan ene la piel del otro: que sepan lo que es tener miedo, que sepan lo que supone viajar en moto, que sepan lo que es ir a doscientos por hora y frenar bruscamente, que todo el mundo sepa cómo se siente el conductor de un trailer cargado cuando es obligado a frenar por una maniobra imprudente de otro conductor.

La realidad virtual no está tan lejos, así que pedimos a la DGT que prepare simuladores de atracciones y que haga sentir a las personas adultas que han jugado con el riesgo qué es lo que se juegan. Los simuladores pueden desarrollarse con estas premisas en un futuro o usar los ya existentes: No resulta imposible utilizar una cabina de camión para que se experimenten sensaciones y se conozca el espacio en que los profesionales trabajan; un autobús y los problemas de maniobrabilidad y la responsabilidad que soportan o las impertinencias del pasaje; también serviría para las motos (ya lo hemos experimentado) los dispositivos anticaída que se le acoplan a las motos en los cursos de conducción para probar la diferencia entre la frenada con y sin abs.

El proyecto es largo, porque esto que os contamos es sólo el comienzo del camino por el que echar a andar, pero puede ser muy interesante. De momento, a los asistentes a las Jornadas así les pareció. Sin embargo nadie vaya a pensar que lo nuestro es lo mejor ¡ qué va! La experiencia fue enriquecedora porque aprendimos mucho de lo que se está haciendo en materia de educación vial amparado por la DGT, y nos sentimos fuertes también porque vimos que nuestro proyecto es viable, que tiene su sitio una Asociación de Motoristas en el entorno de Tráfico.

Nos toca poner un granito de arena

Durante estos días convivimos con grupos de muchas ciudades que trabajan la educación vial y que pertenecen a diferentes colectivos. No nos podíamos imaginar que hubiera tanta gente que voluntariamente hiciera esto, ni que tantos proyectos se desarrollaran con el mismo fin. Nos llamó mucho la atención el grupo que prepara material didáctico para alfabetizar inmigrantes enseñándoles las normas de circulación, de convivencia y respeto en el entorno de las vías públicas, y que comienzan a enseñar a leer con palabras que tienen relación con el tráfico " coche, semáforo, señal…" ; claro que en la explicación de su ponencia se les escapó un ejemplo de frase para leer en voz alta poco favorable a nosotros " el motorista se saltó la salida" ¡ Será que les traicionó el subconsciente!

También resultó muy divertida y sabrosa la exposición de un grupo de Almería que titulaba su proyecto " Comer bien para conducir mejor". Visi y Marta presentaron su proyecto, que ya ha tomado forma de libro, dirigido a los alumnos de Ciclos Formativos de Cocina, en el que han incluido recetas apetitosas y convenientes para conducir, y en el que se explica qué alimentos deberían estar prohibidos en la áreas de servicio y por qué otros se les debe sustituir, así como las cantidades que los cocineros debieran presentar en las comidas de quienes van de viaje .

Moteros 16 Maqueta 18/1/08 13:08 Página 66

Alijú
socia 7.334

Pilar Barbastro con su hija

Pioneras en el anonimato

Pilar Barbastro, motera de 77 años, toda una precursora de la integración femenina en el mundo de la moto

A veces están tan cercanas a nosotros, que ni nos hemos parado a pensar en el papel que han desempeñado estas madres y abuelas en la historia; lo que para ellas era algo sin importancia, un solo "a mi me gustaba eso de ir en moto" fueron unas verdaderas heroinas, ya que por aquellos años lo de ir conduciendo EN FALDAS Y EN MOTO no estaba muy bien visto. Nadie mejor que una de ellas para contarnos alguna vivencia de aquellos tiempos, ver con qué sencillez nos lo relata, sin darle ninguna importancia, cuando otros se hubieran colgado medallas, o incluso hubieran hecho algún documental. Esta es la historia de Pilar Barbastro.

Pilar Barbastro, nacida el 18 de Septiembre de 1930, casada, tiene cinco hijos y unos cuantos nietos. La afición de ir en moto le viene porque su novio (actual marido) tenía moto y eso a ella le gustaba un montón y desde jovencita siempre había sido muy decidida para todo. Tuvo que saber cómo se manejaba aquello para poder disfrutar y no depender de cuando estuviera su novio para llevarla o traerla. Y así comenzó con una Peugeot, después con una Lambreta a la que más tarde le añadirían un sidecar.

Fue por el año 1957 cuando se saco el carné de conducir, ya que como cuenta ella "se empezaban a poner los policías muy pesados y lo iban exigiendo para poder llevarlas". Después, puesta en el ajo, también aprovechó para sacarse el de coche. Todo esto fue a partir del nacimiento de su segundo hijo. Nos podemos imaginar dónde viajaban los niños ¿no? En los ratos libres le encantaba pasa a recoger a las amigas y darse unas vueltas por ahí, o cuando se lo pedía su padre, llevarlo al matadero a elegir algún cordero, ya que la profesión de su padre era carnicero.

Fue por el año 1957 cuando se sacó el carné de conducir ya que, como cuenta ella, "se empezaban a poner los policías muy pesados y lo iban exigiendo"

En cuanto a equipamiento: el abrigo con una buena bufanda y debajo unos periódicos para que no pasara tanto el aire en invierno, y en verano la ropa que llevaba

Pilar con el quad de su nieto

habitualmente para la calle, ella dice: "Ahora se va mucho mejor preparado. Esas cazadoras pesan un poco pero evitan muchos golpes si te caes"

Después se compraron una Indian, sin poder evitar una sonrisa al recordarlo " Cuántas veces habré dejado sentado a mi marido en el suelo al arrancar, esa moto tenia mucha fuerza" . ¡Parece mentira!, ¡ya por aquel entonces llevaba al marido de paquete! Sin embargo, después de cincuenta años que se dice pronto, nos sorprende como algo (muy a pesar mío) no habitual,cuanod vemos bajar de la parte trasera de una moto a un hombre y pilotando una mujer ¿Os imagináis por un momento en aquellos tiempos? Ahora, que no hay que quitarles el mérito tanto al padre como al marido por ser tan liberales.

Nos confiesa que a ella lo de correr no le iba, ahora que también eran otros tiempos y no había motos que corrieran tanto como las de ahora. Su viaje más largo en moto fue a Barcelona, con otra pareja más, pero imaginaréis que por aquel entonces ni autopistas, ni autovías, con lo que el viaje se podía convertir en toda una aventura.

También recuerda con mucha alegría los concursos que hacían en "Radio Zaragoza". En la cadena Ser había un con-

"Ahora se va mucho mejor preparado que en aquellos años; esas cazadoras pesan un poco pero evitan muchos golpes si te caes"

curso que consistía en llevar la cosa que pidieran por antena y llegar el primero, claro. Recuerdo de ir una vez que pidieron llevar una tortilla de patata, la hicimos corriendo cogimos la Lambreta con el sidecar y salimos corriendo, pero por mucho que corriéramos siempre se nos adelantaban los que vivían más cerca de la emisora".

Con sus 77 años, conduce un Twingo," pero no puede evitar quitarle de vez en cuando a su hijo pequeño la Honda Vision 125cc

Me pregunto si lo haría por el premio o por tener una excusa para coger la moto.

En cuanto a caídas, tuvo la suerte de no tener ninguna importante. Sólo una cuando se le quedo enganchada la rueda en las vías del tranvía.

Hoy en día con sus 77 años conduce un Twingo, que es ,como dice ella, "bien guapo", pero no puede evitar quitarle de vez en cuando a su hijo pequeño la Honda Vision 125cc, para darse unas vueltas, para quitarse el gusanillo, ¡hasta se ha atrevido con el quad de uno de sus nietos! porque algún nieto, al igual que alguno de los hijos le ha salido motero, pero a Pilar lo del quad no le gusta mucho.

"no me gusta porque tengo que hacer mucha fuerza con los brazos y ya no tengo muy bien los huesos".

SIGUE LA CASTA

Una de sus hijas, Bea, ha seguido sus pasos, pues desde muy jovencita ya comenzó a hacer sus primeros pinitos con la moto de su hermano, una Puch Cobra que aunque era muy alta para subir, se las arreglaba subiéndose algún bordillo, banco o lo que tuviera mas a mano. Después con 14 años se saco el permiso de circulación y le compraron una Mobilette de 55cc que más tarde se trucaría (y quién no lo ha hecho) Después vino la Cagiva Blues 125cc y ahora la Kawasaki R-5 de 500cc.

Reconoce que lo tuvo fácil pues en casa siempre ha habido motos, y uno de los más pequeños de la casa, Sergio, se sube a la moto de su tía con su abuela para hacerse una foto para la entrevista, le tira de la chupa para llamar su atención y mirándola a la cara le dice" abuela, de mayor quiero ser como tú, quiero ser motero"

Para que no queden en el anonimato, desde aquí quiero dar las gracias, a todas esas mujeres que como Pilar han sido las pioneras de lo que hoy seguimos intentando, el hacernos un hueco en un mundo de hombres.

Pilar con su nieto

Moteros 16 Maqueta 18/1/08 13:08 Página 68

José Manuel Cano
socio nº8

Chapa de identificación con el número del taller

Datos recientes del Instituto Nacional de Consumo indican que las reclamaciones presentadas como consecuencia de servicio prestados por talleres de reparación de vehículos han representado casi el 3 por ciento del total del Estado. A continuación os indicamos los derechos que os asisten como usuarios de los talleres de reparación:

¿Indefensos tras una mala reparación?

Recuerda tus derechos, las garantías de tu moto y cómo debes reclamar ante tu taller.

INFORMACIÓN AL USUARIO

– Todos los talleres están obligados a exhibir al público, de forma perfectamente visible, al menos en castellano, los precios aplicables por hora de trabajo y el horario de prestación de servicio al público

– Los talleres oficiales de marca tendrán a disposición del público, en todo momento, los catálogos y tarifas, actualizadas, de las piezas que utilicen en sus reparaciones.

– Todos los talleres deben situar en la fachada una placa distintiva, con diferentes símbolos según la clase de taller o servicios que presta

– Las hojas de reclamaciones, que debe estar escrita, al menos, en la lengua española oficial del Estado.

PRESUPUESTO Y RESGUARDO DE DEPOSITO

– Todo usuario o quien actúe en su nombre tiene derecho a un presupuesto escrito. Este presupuesto tendrá una validez mínima de doce días hábiles.

– En el caso de que el presupuesto no sea aceptado por el usuario, el vehículo deberá devolvérsele en análogas condiciones a las que fue entregado antes de la realización del presupuesto.

– Únicamente podrá procederse a la prestación del servicio una vez el usuario, o persona autorizada, haya concedido su conformidad mediante la firma del presupuesto o haya renunciado de forma fehaciente a la elaboración del mismo.

– Las averías o defectos ocultos que eventualmente puedan aparecer durante la reparación del vehículo deberán ser puestos en conocimiento del usuario con expresión de su importe, para que éste dé su conformidad expresa.

con la nueva Ley de Garantías, las piezas nuevas utilizadas en reparaciones tienen una garantía de 2 años

En todos los casos en que el vehículo quede depositado en el taller, tanto para la elaboración de un presupuesto como para llevar a cabo una reparación previamente aceptada, el taller entregará al usuario un resguardo acreditativo del depósito del vehículo. En los casos en que exista presupuesto, este, debidamente firmado por el taller y el usuario, hará las veces de resguardo de depósito.

– El usuario podrá desistir del encargo realizado en cualquier momento, abonando al taller el importe por los trabajos efectuados hasta la retirada del vehículo.

FACTURA Y GASTOS DE ESTANCIA

– Todos los talleres están obligados a entregar al cliente factura escrita, firmada y sellada, debidamente desglosada y en la que se especifiquen cualquier tipo de cargos devengados, las operaciones realizadas, piezas o elementos utilizados y horas de trabajo empleadas, señalando para cada concepto su importe.

Los talleres oficiales tendrán a disposición del público los catálogos y tarifas de las piezas que utilicen en sus reparaciones

– Únicamente podrán cobrarse gastos de estancia, cuando confeccionando el presupuesto o reparado el vehículo y habiendo sido informado el usuario, éste en el plazo de 3 días hábiles, no proceda a la aceptación del presupuesto o a la retirada del vehículo.

GARANTIA DE LAS REPARACIONES

Todas las reparaciones o instalaciones efectuadas en cualquier taller quedarán garantizadas, al menos, en las condiciones que se establecen a continuación:

– La garantía que otorgue el taller al respecto caducará a los tres meses o 2.000 kilómetros recorridos. Todo ello salvo que las piezas incluidas en la reparación tengan un plazo de garantía superior, en cuyo caso y para estas regirá el de mayor duración. Concretamente con la nueva Ley de Garantías, las piezas nuevas utilizadas en reparaciones tienen una garantía de 2 años. El período de garantía se entenderá desde la fecha de entrega del vehículo y tendrá validez siempre que el vehículo no sea manipulado o reparado por terceros.

– La garantía se entiende total, incluyendo materiales aportados y mano de obra, y afectará a todos los gastos que se puedan ocasionar, tales como los del transporte que la reparación exija, el desplazamiento de los operarios que hubieran de efectuarla cuando el vehículo averiado no pueda desplazarse, impuestos, etc..

– Producida una avería durante el período de garantía en la parte o partes reparadas, el taller garante, previa comunicación del usuario, deberá reparar gratuitamente dicha avería. A tal objeto indicará al usuario si la nueva reparación será efectuada por el propio taller o por otro taller garante que actúe en su nombre.

– La eventual aportación de piezas por el usuario, para la reparación de su vehículo, no afectará en ningún supuesto a la seguridad vial, y, en todo caso, el taller que las montó no garantizará las mismas.

– Las piezas de repuesto deberán ser nuevas y adecuadas al modelo del vehículo, salvo excepciones en que exista la previa conformidad escrita del cliente.

– El taller deberá entregar al cliente las piezas, elementos o conjuntos que hayan sido sustituidos, salvo que el usuario renuncie a ello expresamente.

RECLAMACIONES

– Todos los talleres de reparación de vehículos automóviles tendrán a disposición de los clientes hojas de reclamaciones.

En el próximo artículo os facilitaremos casos prácticos que os orienten sobre posibles dudas que se puedan generar en relación con estos derechos.

Si queréis sugerir cualquier tema o duda para resolver públicamente en la revista, podéis solicitarlo por escrito a:

asesoria.juridica @mutuamotera.es

+info Asesoría Jurídica: 958 257430

Moteros 16 Maqueta 18/1/08 13:08 Página 70

Asociación Mutua Motera

Cuota única de inscripción: 10 euros. Se paga una sola vez y con ella pasas a formar parte de esta Asociación. Tu Asociación.

Cuota anual: Vigente desde el 2005. Actualmente de 20 euros. Podrás disfrutar de todas las ventajas y servicios de la Asociación.

Fondo Mutual: Para constituir la mutualidad. Con facilidades para ingresar el total (300 euros) según te interese.

¿Qué cuotas tengo que pagar?
La de inscripción y la anual.

¿Cómo realizo el pago?
Domiciliando los recibos. Tan solo tienes que rellenar el siguiente formulario y remitirlo a la Asociación por fax o correo. También puedes hacerlo por la página web.

¿Qué estoy autorizando al domiciliar las cuotas?

A que la Asociación cargue en la cuenta que indicas las cuotas vigentes. La de inscripción, si todavía no la has abonado, y la anual. También se te cargará el Fondo Mutual si marcas las casilla correspondiente.

Boletín de Inscripción

Rellena el siguiente formulario y envíanoslo
· por correo ordinario a nuestra oficina central: C/ Manuel De Falla, 17 bajo. 18005 Granada
· por fax: 958 253 244
Los campos indicados con asterisco son obligatorios

Nombre* ..... NIF* .....

Apellidos*..... Fecha nacimiento* .....

Domicilio*..... Código postal*.....

Localidad*..... Provincia* .....

Teléfono particular..... Móvil..... e-mail .....

Autorización de adeudo por domiciliación bancaria

Cuota de inscripción y anual de la Asociación Mutua Motera

☑ Yo, D/Dª* ..... con D.N.I. nº* .....
autorizo a la Asociación Mutua Motera a cargar en la cuanta que detallo a continuación la cuota anual (20 euros), y la de inscripción (10 euros) si procede.

Código cuenta* (rellena los 20 dígitos)	Entidad	Oficina	D.C.	Cuenta
	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐	☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Aportaciones a la Asociación Fondo Mutual

☐ Yo, D/Dª ..... con D.N.I. nº .....
autorizo a la Asociación Fondo Mutual a cargar en la cuanta arriba indicada el importe destinado a formar mi participación en el fondo mutual, de conformidad con las indicaciones marcadas a continuación.

- ☐ cargar el importe completo 300 euros en un solo pago
- ☐ cargar una cantidad semestral 150 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad semestral 100 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad trimestral 100 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad trimestral 50 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- ☐ cargar una cantidad mensual 50 euros hasta completar los 300 euros de mi participación

firma

Los datos facilitados mediante este formulario serán incorporados a la base de datos de la Asociación. El objeto de la recopilaciónde los datos adjuntos es el de poder facilitar al asociado el pago de la cuota anual de la Asociación. El destinatario de la información recopilada mediante este formulario es única y exclusivamente la Asociación. La facillitación de los datos solicitados tiene caráctervoluntario. La entrega de los datos solicitados facultará a la Asociación a cursar la domiciliación de las aportaciones. El socio podrá solicitar a la Asociación en todo momento la información que esta detenta en su base de datos sobre su persona, así como podrá solicitar su modificación, actualización, cancelación y eliminación. El departamento responsable de la base de datos es el de Administración, pudiendo dirigirse al mismo personalmente o por correo en la calle Manuel De Falla, nº 17, bajo 18005 Granada, o bien a través del teléfono 902 196 876 o del correo electrónico. La información facilitada queda protegida por la Ley Orgánica 15/1999, o/y la legislación vigente aplicable que la sustituya o complemente.