

# Vestida de plástico

Por Jorge Garrandés Asprón



Las motos actuales incorporan cada vez mayor número de elementos plásticos en las piezas de su carrocería, tanto en las de recubrimiento como en las aerodinámicas. Carenados, quillas, tapas laterales, colines, etc. se fabrican con materiales termoplásticos, normalmente del tipo ABS (acrilo-butadieno-estireno) y PP (polipropileno), ligeros y flexibles. Los tipos de daños que se producen como consecuencia de un accidente en los recubrimientos de una motocicleta son fundamentalmente dos: la rotura o resquebrajamiento del material y la abrasión del elemento. En cualquiera de estos dos casos, el primer paso para reparar consiste en identificar el tipo de plástico. Para ello, hay que localizar su código así como las cargas de refuerzo, en caso de que existieran, normalmente situados en una zona no visible desde el exterior de la motocicleta, en su parte posterior. Puede ocurrir que el estado de la pieza no permita identificar su marcaje; entonces se identificaría el tipo de plástico por el sistema de combustión, que consiste en quemar un pequeño trozo de material y analizar las características de la combustión (humo, llama, etc.), comparándolas con las tablas correspondientes. Dependiendo del tipo de daño que presente la pieza, se reparará con adhesivos o mediante soldadura con varilla de aportación. En el

caso de que la rotura de la pieza aconseje su reparación mediante adhesivos, como puede ocurrir, en una abrasión de un carenado lateral producido por un arrastrón de la motocicleta, dichos adhesivos se utilizan para rellenar la zona afectada en la que ha habido una pérdida de material.

Para proveer de la rigidez necesaria a la zona reparada, se refuerza con una malla metálica por su parte interior, que hará un solo cuerpo con el plástico original y el adhesivo aportado.

El lijado final dota a la zona de la calidad superficial necesaria para proceder a su pintado. Sin embargo, puede que el tipo de rotura de la pieza aconseje que se repare con soldadura, como ocurre en una rotura longitudinal de un colín trasero; una vez preparada la grieta a soldar, biselando sus bordes para propiciar la efectiva penetración de la soldadura, y taladrando sus extremos para evitar que aumente su tamaño, se

procede a su soldadura mediante la aportación del mismo material con una varilla sobre la zona biselada, calentando con un soplete. La presión efectiva de dicha varilla de aportación, unida a la pastosidad conseguida por el calentamiento de la zona, proporciona una unión adecuada, que devuelve a la pieza su forma y resistencia originales.

Un lijado cuidadoso de la zona reparada dispone la pieza para su pintado ✘



## PARA SABER MAS

- ▶ Área de Motocicletas.  
motos@cesvimap.com
- ▶ Cesviteca, biblioteca multimedia de  
CESVIMAP www.cesvimap.com
- ▶ www.revistacesvimap.com