

# Baremo de reparación de carrocería CESVIMAP: Piezas plásticas



EN 1989, CESVIMAP LANZÓ SU BAREMO DE REPARACIÓN DE CARROCERÍA, QUE COMPRENDÍA LAS PRINCIPALES PIEZAS EXTERIORES DE CHAPA. SIEMPRE ATENTO AL MERCADO REPARADOR, CESVIMAP AMPLÍA EL RANGO DE PIEZAS CON LA **INCORPORACIÓN DE LAS DE PLÁSTICO**

Fiel a su filosofía como centro de investigación, y siempre con las miras puestas en el ámbito de la reparación del automóvil, CESVIMAP amplió en junio de 2010 el Baremo de Reparación de carrocería con la incorporación de piezas de plástico, que complementa al ya existente de chapa.

Este baremo es fruto de la recopilación de datos en numerosas reparaciones reales de plásticos que incorporan los automóviles, y abarca tanto materiales termoplásticos como termoestables. Las piezas reparadas son las más habituales en cualquier peritación de un siniestro: paragolpes, rejillas frontales, aletas delanteras, carcasas de faros o pilotos, portones, etc. Los métodos de trabajo seguidos garantizan la calidad final obtenida, y los equipos, herramientas y productos empleados siguen los criterios y recomendaciones de los propios fabricantes y se adaptan, asimismo, a la evolución del sector. Los tiempos obtenidos siguen las recomendaciones

efectuadas por la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.). Para ello, como es preceptivo, se han tenido en cuenta todas las medidas de seguridad e higiene inherentes a los trabajos realizados.

Como característica diferenciadora de la reparación de piezas de chapa, esta ampliación de piezas de plásticos, además de aportar **tiempos de reparación**, también incorpora unas **cantidades ponderadas de los materiales necesarios**, con las siguientes premisas:

- Cuando las características del daño y de la pieza permitan utilizar el sistema de reparación por soldadura, el coste de los materiales incluye las varillas de aportación y la malla metálica de refuerzo.
- Cuando las circunstancias de la reparación aconsejen la aplicación de adhesivos, el coste de los materiales de reparación incluye los adhesivos empleados, el limpiador, la imprimación, el refuerzo de la malla sintética y la cánula de aplicación.



Por Juan Carlos Hernández Primitivo



► Secuencia de uno de los procesos de investigación en CESVIMAP



**BAREMO DE REPARACIÓN DE CARROCERÍA SE COMPLEMENTA CON LA INCORPORACIÓN DE PIEZAS DE PLÁSTICO**



c) Si se repara una pieza de poliéster reforzado con fibra de vidrio, los materiales incluidos son la resina de poliéster, el activador, el catalizador y la fibra de vidrio.

**Estructura**

El baremo de reparación de carrocería para plásticos tiene una estructura sencilla y esquemática, de fácil uso. Se ajusta a la realidad, estructurándose según tres niveles: leve, medio y fuerte. Para categorizarlos, el tasador ha de tener en cuenta el tipo de daño y su morfología.

**1. Tipo de daño.** Esta distinción viene motivada por los distintos métodos que se van a seguir para repararlos y, en consecuencia, por los tiempos y materiales propios de cada reparación.

Los principales daños que puede presentar un material plástico se dividen en:

a) Rotura. Es cualquier grieta o quiebra del propio material de la pieza, puede conllevar pérdida parcial de material o desprendimiento de patillas o soportes de la pieza. La magnitud a medir es la longitud del daño. En el caso de quiebra del material, la longitud de la rotura será la de la quiebra, sin más. Si es una abertura provocada por la pérdida parcial de material, el daño se considera por su superficie. Si coexistieran más de una rotura en la misma pieza, la magnitud total a considerar será la suma de las longitudes de cada una de las roturas existentes.

b) Deformación. Es cualquier modificación de la forma o de la geometría original de la pieza, sin llegar a producirse la rotura del material. La magnitud a medir es la superficie del daño. Este tipo de daño se presenta con mayor frecuencia en materiales termoplásticos, debido a la menor rigidez de las piezas fabricadas con este material. Si coexistieran más de una deformación en la misma pieza, la deformación total a considerar será la suma de todas las deformaciones existentes.

**2. Morfología del daño.** Se engloban aquí el resto de características aparte del tipo y tamaño del daño, como: intensidad, dificultad geométrica de la zona en la que se encuentra (complica el acceso a la zona para su lijado y demás operaciones), y la acusada pérdida de material.

Todos estos factores pueden hacer variar el nivel asignado inicialmente en función del tipo de daño; así pues, es la experiencia del usuario del baremo la que tendrá en cuenta todos estos factores para asignar el nivel leve, medio o fuerte de modo definitivo. Este baremo ampliado se integra perfectamente con el resto de baremos CESVIMAP, con lo que el tasador cuenta con una serie de herramientas de valoración completas, objetivas y contrastadas, con lo que ello representa de racionalización y estandarización de las valoraciones a realizar en el mundo de la reparación del automóvil ■

**Baremos CESVIMAP disponibles**

Baremo de Reparación de Carrocería	Chapa
	Plásticos
Baremo Unificado de Pintura	Chapa
	Plásticos
Baremo de Pintado de Vehículos Industriales	

PARA SABER MÁS

Área de baremos  
baremos@cesvimap.com

Área de Cursos y Publicaciones:  
publicaciones@cesvimap.com

CESVIMAP  
www.cesvimap.com