

Reparación de piezas exteriores

Por Jorge Garrandés Asprón



PARA SABER MAS

- ▶ Área de Vehículos Industriales
industriales@cesvimap.com
- ▶ Cesviteca, biblioteca multimedia de
CESVIMAP www.cesvimap.com
- ▶ www.revistacesvimap.com

Las características

dimensionales de las piezas de los vehículos industriales pueden complicar un proceso de reparación que, técnicamente, no debe presentar otras dificultades. Estas piezas pueden estar fabricadas en poliéster reforzado con fibra de vidrio, como son techos, spoilers, carenados laterales, paragolpes, calandras, etc. aunque no se deben olvidar tampoco otros tipos de plásticos como el polietileno en guardabarros, el aluminio en depósitos de combustible e, incluso, el polipropileno en *snorkels* o tomas de admisión tras cabinas. Uno de los elementos de mayor tamaño y que, además, resulta dañado en un elevado número de accidentes que afecten a la cabina del camión es el *spoiler* de techo. Fabricado con poliéster insaturado con cargas de vidrio en forma de fibras, habitualmente puede presentar roturas de elevada magnitud y pérdidas de material, que requerirán un parcheado con poliéster y fibra de vidrio, culminando con la adición de masilla para proveerlo de un acabado adecuado. Este mismo procedimiento se puede aplicar en techos, carenados laterales de chasis e, incluso, en paragolpes.

La geometría de la **calandra** puede presentar ángulos y pliegues, cuya reproducción sea difícilmente realizable. En tal caso, puede ser necesario

preparar un molde de la sección dañada, en poliéster y fibra de vidrio, que se podrá asimilar a la sección simétrica de la pieza. Una vez moldeado el elemento, se presenta en su ubicación, biselando los bordes de ajuste, y practicando unos taladros perimetralmente en la pieza nueva por los que

penetrará la resina. La unión se reforzará así a modo de remache. Si fuese necesario, se realizarán refuerzos interiores similares a los originales, también con poliéster y fibra de vidrio, con la misma disposición, geometría y acabado que los originales.

En otro tipo de elementos, como los **guardabarros traseros**, fabricados con material termoplástico del tipo polietileno, la reparación pasa, en primer lugar, por la recuperación, al máximo, de su forma original, aplicando calor con soplete de aire caliente, a la vez que se ejerce presión sobre la zona para ir recuperando la forma original. Para el acabado final, y en caso de que la superficie no quedase completamente recuperada, se podrá aplicar resina epoxy bicomponente, que eliminará las posibles imperfecciones.

Un elemento muy expuesto a sufrir daños en siniestros es el **depósito de combustible**, fabricado con chapa de aluminio de hasta 3 mm de espesor. El paso previo, imprescindible para realizar cualquier tipo de reparación en el depósito, es su desgasificado, ya que pueden quedar en su interior peligrosos vapores residuales. Una vez desgasificado con vapor de agua a presión, durante unos 25 minutos, se puede reparar la zona afectada sin cortarla, en caso de que la deformación sea accesible y de poca intensidad, o proceder a su corte para sanearla fuera del depósito y, recuperadas las deformaciones, volver a soldarla en su ubicación. Se aplica, posteriormente, una aleación de aluminio, que penetrará por todas las imperfecciones que hayan podido quedar, evitando cualquier poro por el que podrían desprenderse vapores o, incluso, derramarse combustible.

Por último, ha de comprobarse la inexistencia de poros en toda la reparación, aplicando un producto penetrante y revelador, que da por concluida la reparación ✘

