

Para gustos, los colores

Particularidades en el pintado de motocicletas



EN LA FABRICACIÓN DE CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS SE UTILIZAN MATERIALES DE DISTINTA CONSTITUCIÓN. ESTOS VEHÍCULOS SE TERMINAN PINTANDO CON UNA AMPLIA GAMA DE COLORES Y ACABADOS, ENTRE LOS QUE DESTACAN LOS **TRICAPAS Y CUATRICAPAS**. ESTAS CIRCUNSTANCIAS CONSTRUCTIVAS Y DE COLOR OBLIGAN AL PINTOR A DOMINAR DIFERENTES TÉCNICAS Y MÉTODOS DE TRABAJO **EN CONSTANTE EVOLUCIÓN**

Debido a los diferentes sustratos que forman el conjunto de piezas de estos vehículos es necesario efectuar distintos métodos de trabajo. Los carenados son, generalmente, piezas termoplásticas; algunos chasis, llantas y, sobre todo, depósitos de combustible, son de acero, aunque también existen depósitos fabricados en plástico. Hay un amplio grupo de piezas de aleaciones metálicas (aluminio, magnesio, ...) como chasis, horquillas, llantas, botellas de amortiguación, etc., que sufren pequeños daños estéticos y que, mediante procesos específicos de trabajo, pueden recuperar su aspecto original.

Piezas metálicas

La pieza de chapa por excelencia a reparar en la motocicleta es el depósito de

combustible. Ésta se prepara y se pinta mediante operaciones comunes al pintado de piezas de chapa de automóviles. Al ser de chapa es necesario aplicar protección anticorrosiva, como en cualquier elemento de acero.

El siguiente paso es nivelar las superficies reparadas. Para esta función se emplean masillas de poliéster universales.

El mejor soporte para las pinturas de acabado es el aparejo, independientemente de que sea aplicado sobre el depósito de una moto o en una pieza de un coche. Así se aplicará un aparejo de relleno sobre la reparación y, tras su secado y lijado, se reponen las pinturas de acabado.

En la aplicación del color y barniz, los procesos de pintado entre un coche y una motocicleta difieren un poco. Por ejemplo,



Por Andrés Jiménez García



► Colocación de un adhesivo y barnizado de la pieza

LA DIVERSIDAD DE SOPORTES (CHAPA, ALUMINIO Y PLÁSTICOS) SUPONE QUE EL COLOR APLICADO PUEDA PRESENTAR VARIACIONES

el coche suele presentar un solo color de acabado, al igual que muchos depósitos de motocicletas, pero en estas últimas también hay un gran número de depósitos con 2 ó más colores. Para delimitar los colores en un mismo depósito se emplea cinta de perfilar; al ser estrecha y delgada, evita la formación de escalones de pintura y, por su excelente flexibilidad, deja trazar tanto líneas rectas como curvas pronunciadas, que delimiten ambos colores.

El color que se aplica es de base acuosa, y debe estar perfectamente evaporado para un segundo color o para la aplicación del barniz 2K, que aporta brillo, dureza y resistencia a la reparación.

Otra gran diferencia en el pintado de depósitos de motocicletas es la colocación de adhesivos. Se ubican entre la base bicapa y el barniz. De esta manera, el adhesivo queda protegido y se evita el riesgo de rozarlo o que se dañe por los gases o vapores de la gasolina, etc.

También se podrán pintar los chasis de chapa cuando el daño sea muy pequeño y se considere estético. Se repondrán fondos y acabados, pero siempre y cuando el chasis no haya sufrido ninguna deformación. Los chasis suelen presentarse en un solo color, habitualmente negro, aunque se pueden encontrar combinaciones en otros colores, en acabados brillantes o mates.

Piezas plásticas

En el pintado de piezas plásticas es fundamental saber distinguir los distintos tipos de plásticos (termoestables y termoplásticos) para aplicar un proceso u otro.

Son los acabados **termoplásticos** los que más se usan y, por lo tanto, será necesaria la utilización de productos específicos para

el pintado de plásticos, como las imprimaciones de 1K ó 2K promotoras de adherencia, masillas con cargas plásticas que mejoran la adherencia y la elasticidad y aditivo elastificante en las mezclas de aparejo, color monocapa y barniz.

Una vez lijado el aparejo, que previamente se ha tenido que elastificar, se aplican las mismas bases bicapas acuosas que sobre los depósitos o automóviles.

Para el pintado de **varios colores** dentro de un mismo carenado se utiliza la misma cinta de perfilar que para el pintado de depósitos. La finalidad es idéntica: trazar líneas rectas o curvas para separar los diferentes colores de la pieza y minimizar el escalón que crea la pintura.

Por último, se prepara el barniz con la parte proporcional de elastificante recomendada en la ficha técnica del fabricante o se utiliza un barniz de última generación, con buenas propiedades elásticas, que no precisa de la incorporación del aditivo elástico.

Con el barniz totalmente seco se procede a colocar el adhesivo, siempre encima del barniz y, dependiendo del tipo de adhesivo y de sus motivos (letras sueltas, anagramas, número, etc.), en húmedo o en seco. En húmedo se podrá poner y retirar tantas veces como se precise y, por último, con un paño o trapo seco y la ayuda de una espátula de plástico, se retirarán las burbujas de aire y de agua que se crean en el proceso.

Daños estéticos

En las motocicletas hay piezas como las horquillas, las botellas de amortiguación, los chasis, los basculantes, las llantas, etc., susceptibles de sufrir pequeños roces y arañazos. Algunas de estas piezas son caras y los procesos de sustitución bastante laboriosos y costosos.

Pero sobre estas piezas se puede realizar un proceso de pintado con el fin de recuperar el estado original. Es sencillo, ya que suelen ser de aleaciones de aluminio-magnesio, un material más blando que el acero, cuyo tratamiento se efectúa con lijas no muy agresivas para rebajar la magnitud del daño e imprimaciones en *spray* que realizan la función de aislar, de promover la adherencia y, por último, la de reproducir el grabado original.

Los fabricantes de motocicletas suelen tener un color propio para este tipo de piezas y, al no existir carta de colores para poder buscar información, la búsqueda y elección del mismo tiene que ser a criterio del pintor.

Estos acabados suelen ser mates o satinados, con acabados metalizados o lisos, muy parecidos a muchos de los colores que se emplean en automoción. Para conseguir estas texturas satinadas, mates, rugosas, etc. se utilizan aditivos especiales, que se mezclan con la base agua, adquiriendo la dureza y resistencia deseadas; también se emplean barnices satinados o mates, en sustitución del barniz brillante tradicional. Así mismo, para realizar determinados trabajos, sobre todo en el pintado de fondos, y alguno de acabado, se pueden emplear productos de tecnología en aerosol.

El problema del color

En la actualidad, los fabricantes de motocicletas y ciclomotores pueden suministrar las piezas de recambio, con la pintura de acabado ya aplicada e, incluso, con los anagramas distintivos de la marca o adhesivos decorativos ya puestos. De esta manera, el problema de color se soluciona



► Reparación de un daño en un chasis

de raíz, pero aparecen dos inconvenientes: un precio elevado en piezas de motocicletas de gran cilindrada; y que el color de estas piezas no iguale con el resto de la motocicleta (ya repintada) o, aun siendo original, el proveedor de estas piezas no sea el mismo que las de fabricación.

A la hora de repintar las piezas dañadas de una motocicleta nos encontramos con una serie de dificultades:

■ Algunos fabricantes omiten el código de color en las motocicletas. Si se tiene este código, la búsqueda del color se realiza de manera rápida y sencilla, aunque con frecuencia habrá que elegir entre las distintas variantes del mismo color. Si no

► Empleo de cartas de color





► Aplicación de un efecto tricapa



► Empleo del espectrofotómetro



LAS MOTOS HAN SIDO
PIONERAS EN
PIGMENTOS ESPECÍFICOS
Y ACABADOS DE TRES
CAPAS O MÁS, CON LA
DIFICULTAD DE
REPRODUCIR ESTOS
COLORES



se dispone de él, el pintor debe emplear toda su experiencia en colorimetría y saber interpretar las distintas capas que forman las pinturas en las motocicletas, donde la inmensa mayoría de éstas son acabados tricapas y cuatricapas.

■ Otro problema en las motos es la **escasa claridad en cuanto a la denominación de los colores**. A diferencia de lo que sucede en el automóvil, donde los fabricantes de pintura tienen homologados los “códigos de color” para cada marca, en las motos no, se puede dar el caso de que un color determinado para una marca de motocicletas en concreto se denomine de varias maneras o con diferente código.

■ **Las cartas de colores para motocicletas** de los distintos fabricantes de pintura son otro pequeño problema a la hora de buscar el color. Existen grandes diferencias entre las cartas de colores para automóviles y para motos. Las primeras suelen estar aplicadas a pistola, con un buen tamaño (5x7 mm, aproximadamente) y, además, los fabricantes actualizan estas cartas de colores 3 ó 4 veces al año. En cambio, para las motocicletas la inmensa mayoría de los fabricantes de pintura ofrecen unas pequeñas reproducciones del color, llamadas de “impresión”, que no son tan certeras como las aplicadas a pistola. Además, las actualizaciones de dichas cartas se producen cada 2 años, aproximadamente, por lo que los colores actuales no aparecen.

■ Las motos fueron pioneras en introducir **pigmentos específicos** y acabados de tres capas o más, con la consiguiente dificultad de reproducir estos colores. Algunos de los fabricantes de pintura incluyen unas tintas exclusivas (tintas anilínicas) que, mezcladas con las resinas o barnices y en diferentes proporciones, ofrecen una amplia gama de tonalidades y de efectos.

■ También, a diferencia de los automóviles, **los carenados de las motocicletas** suelen llevar fácilmente **2 ó 3 colores en la misma pieza**. Incluso, puede darse que cada tono presente un proceso distinto de pintado (monocapa, bicapa, tricapa, barniz teñido, etc.).

■ Una última dificultad en el pintado de las motocicletas es la **diversidad de soportes**. En una motocicleta se mezclan piezas de chapa, aluminio y plásticos, y esta combinación de sustratos hace que el color aplicado pueda presentar pequeñas variaciones de tonalidad.

Si el taller no consigue dar con la tonalidad por los medios habituales, como la localización del código de color o su elección mediante cartas de colores, tiene a su disposición otras posibilidades:

– Dirigirse al distribuidor de pintura para que le proporcione el color. En ocasiones, el distribuidor se pone en contacto con el laboratorio de colorimetría de su marca, ya que éste dispone de mayores recursos para formular.

– Emplear el espectrofotómetro, recurso cada vez más habitual. El equipo lleva asociado un programa de búsqueda de fórmulas que proporciona cada fabricante de pinturas.

– La opción más rápida y menos costosa es la búsqueda del color en internet. Cada fabricante de pinturas dispone en sus páginas web de una sección *on line* de búsquedas de fórmulas. Estas páginas están actualizadas y en ellas podremos encontrar todos los colores formulados por cada fabricante, incluyendo las novedades ■

PARA SABER MÁS

Área de Pintura
pintura@cesvimap.com

Cesviteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com