



Por Juan Manuel Muñoz Rodríguez



Daños en el depósito: ¿sustituir o reparar?

CUANDO SE CAE UNA MOTOCICLETA, BIEN EN MARCHA O EN PARADO, EL **DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE** ES UNA DE LAS **PIEZAS MÁS EXPUESTA A SUFRIR DAÑOS**. EN LA MAYORÍA DE LOS MODELOS, SE ENCUENTRA SITUADO ENTRE EL MANILLAR Y EL ASIENTO, SIRVIENDO DE ALOJAMIENTO PARA EL COMBUSTIBLE Y DE SUJECIÓN, POR MEDIO DE LAS RODILLAS, PARA EL PILOTO

El material más utilizado para fabricar depósitos de combustible en las motocicletas es chapa de acero, aunque también se emplea aluminio y plástico del tipo poliamida >PA6<, de mayor resistencia a las abolladuras o a las deformaciones.

¿De qué depende la decisión de repararlo o sustituirlo?

Uno de los principales criterios para tomar esta decisión quizá sea el económico y, si fuera el único, seguro que se optaría por la reparación. ¿Por qué? La respuesta la encontramos en el siguiente cuadro:

MOTOCICLETA	PVP DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE (*)	REFERENCIA
Harley Davidson Sportster XL 883 Iron	1.221,81€	61395-09BYM
Honda CB 500 F	531,55 €	17500-MJV-J80ZB
Kawasaki Z 800	731,31 €	51001-0782-45L
Suzuki GSXR 1000	810,64 €	44100-47H30-YSF
Yamaha YZF R1	1.527,38 €	2CRYK24100P0

* Precios aproximados, obtenidos de fuentes no oficiales



El precio de los depósitos es elevado; si bien, se suministran pintados del color de la motocicleta incluyendo, por lo general, adhesivos y anagramas. Los adhesivos con el nombre del modelo o de la marca o cualquier tira distintiva de color van colocados debajo del barniz de la pintura; esto hay que considerarlo en caso de una reparación. No sucede lo mismo con los anagramas, de mayor grosor y en relieve. Otra consideración es la comercialización, o no, de los adhesivos de forma independiente del depósito, según la particularidad del recambio que disponga el fabricante. Existen modelos de motocicletas en los que no se comercializan los adhesivos o las cintas decorativas del contorno del depósito, en esos casos, será necesaria su sustitución. Por último, una razón muy importante, por la que, en ocasiones, se pone en duda la reparabilidad de los depósitos de combustible es la **seguridad**. Puede ser peligroso para el reparador manipular un componente de la motocicleta donde hay combustible y riesgo de explosión, patente durante la reparación (ver

artículo “*Desgasificación de depósitos de motocicletas*”, Revista CESVIMAP, nº 87).

Daños en los depósitos

El proceso de desgasificación, previo a la reparación, elimina el peligro de explosión. Para abordar la reparación del daño, hay que tener presentes las medidas de seguridad e higiene adecuadas, y los equipos necesarios. En ocasiones, la reparación de un depósito no se lleva a cabo en los talleres de motocicletas, sino que se hace en talleres de chapa y pintura, más familiarizados con la reparación de la chapa de acero.

En los daños de **menor magnitud**, se observa un pequeño abollón consecuencia del contacto provocado por el contrapeso o la piña fijados al manillar, en el lado de la caída de la motocicleta, o con algún pequeño objeto en la calzada. La reparación no es muy compleja: introduciendo los útiles adecuados –a través de la boca de llenado o del hueco que queda al desmontar la bomba de combustible– se puede extraer el daño desabollando mediante varillas;



LA SEGURIDAD ES UN
FACTOR ESENCIAL A
LA HORA DE REPARAR
UN DEPÓSITO



► Daño medio



► Soldadura blanda



► Inercia y tracción





EL DAÑO MÁS
FRECUENTE EN
DEPÓSITOS ES
AQUÉL EN EL QUE LA
DEFORMACIÓN DE LA
CHAPA SE ENCUENTRA
EN TORNO AL TAMAÑO
DE UN PUÑO



en el mejor de los casos, sin necesidad de aplicar pintura. No es común, lo habitual es eliminar la pintura de la zona dañada y, seguidamente, rellenarla con soldadura blanda para reparación de chapa de acero. Proporciona un buen acabado y de mayor resistencia que la sola aplicación de masilla de relleno.

El **daño más frecuente**, clasificable como de tipo medio, es aquél en el que la superficie a reparar ya presenta deformación de la chapa de, aproximadamente, el tamaño de un puño, además de signos evidentes de arrastre de la motocicleta. Su reparación se lleva a cabo con equipos de inercia o tracción, debido a la concepción cerrada interior del depósito de combustible. Es

decir, no hay acceso para el apoyo interior con tas y no se pueden introducir palancas para el desabollado. Los equipos de inercia y tracción precisan eliminar la pintura de la zona a reparar para soldar por resistencia arandelas o clavos, capaces de soportar la fuerza de un martillo de inercia.

Por último, la reparación de los **grandes daños** se plantea en raras situaciones. Conlleva la apertura del depósito para acceder a la zona dañada. Se realiza por la parte inferior del depósito (la que no se ve). Es una "ventana" que facilita el golpeo de la deformación desde dentro hacia afuera, por medio de palancas o de martillo. Una vez completada la extracción del daño, se da forma al exterior del depósito, pudiendo apoyar por el interior con el tas y acondicionando la chapa de acero mediante la lima de carroceros o los distintos tipos de martillo. Finalmente, se cierra el trozo cortado de la zona mediante soldadura MIG. La soldadura blanda aporta el acabado final de la superficie reparada, tanto en grandes daños como en daños medios.

Toda reparación de depósitos ha de tener en cuenta la aplicación de una capa de protección interior, con el fin de evitar óxidos por la acumulación de humedad ■



PARA SABER MÁS

✉ Área de Motocicletas
motos@cesvimap.com

📖 Reparación de motocicletas.
CESVIMAP, 2012. ISBN: 978-84-9701-305-5

🌐 CESVITECA, biblioteca on line de
CESVIMAP. www.cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap