



Límites de seguridad en la reparación de motos

EL **FACTOR SEGURIDAD**, TANTO DEL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA COMO DEL RESTO DE PERSONAS POR DONDE ÉSTA CIRCULA, SUPONE EL PRINCIPAL ASPECTO A CONSIDERAR EN CUALQUIER CIRCUNSTANCIA QUE AFECTE A UN VEHÍCULO DE DOS RUEDAS. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA COMPAÑÍA DE SEGUROS, ADEMÁS, LA SEGURIDAD ES **INNEGOCIABLE**. Y ESTA MÁXIMA LA TIENE SIEMPRE PRESENTE CUALQUIERA DE LOS INTEGRANTES DE LA CADENA QUE INTERVIENE EN EL SINIESTRO DE UNA MOTO (ASESOR DE CLIENTE, TRAMITADOR Y PERITO)

Por Jorge Garrandés Asparrón



El motorista es un integrante del universo vial y, por las especiales condiciones de diseño de una moto, se encuentra mucho más expuesto a recibir un impacto directo que un automovilista, quien dispone siempre de la carrocería de su coche como un "caparazón metálico" protector. La estabilidad de la moto en movimiento es el principal parámetro que condiciona la seguridad de este tipo de vehículo. Cualquier factor de un elemento o

sistema que condicione negativamente su suspensión, frenos, dirección, carrocería, estructura o motor-electrónica podría disminuir de tal forma su seguridad dinámica que la invalidaría para su circulación.

Por estas razones, es muy importante conocer dónde se encuentra el límite entre una **pieza reparable o no reparable**. Muchas veces no lo indica el grado de deformación de la pieza afectada, sino el

NO

► Reparación de eje delantero doblado

NO

► Enderezado de barra de suspensión doblada

análisis de la fuerza que incidió sobre ella y que pudo modificar, en mayor o menor medida, sus propiedades mecánicas hasta dejarla sin resistencia.

Piezas reparables... o no

Una **barra de horquilla** doblada, y, en general, cualquier estructura cilíndrica como un manillar o un eje de rueda, siempre deben ser sustituidos en caso de que estén dañados y sobrepasen la tolerancia del fabricante para sus piezas. Si se reparasen, podrían partirse directamente por la acumulación de los esfuerzos de fatiga propios de la circulación en moto.

Dirección: si, tras un accidente, comprobamos que alguna de las tijas soporte de la horquilla se encuentra torsionada, es obligatoria su sustitución. Si la moto circulara con alguna tija deformada variaría su geometría original,



► Daño cosmético en chasis

comprometiendo notablemente su estabilidad.

Centrándonos en la **rueda**, tanto el neumático como la llanta y el disco de freno son elementos muy delicados. Es trascendental verificar si están dañados en caso de siniestro, ya que la llanta y el disco tienen sus correspondientes tolerancias máximas proporcionadas por los fabricantes. Jamás se debe reparar un disco de freno dañado; la propia reparación podría fisurar el disco.

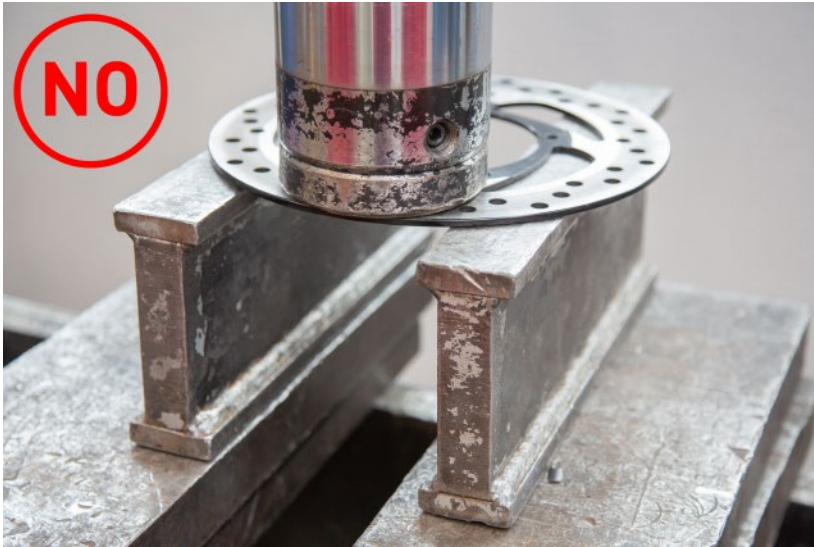
El esqueleto portante de la moto es su **chasis**, independientemente de su diseño (monoviga, multitubular, monocuna, etc.) o del material de fabricación (acero, aluminio, carbono, etc.). Resulta crucial diagnosticarlo tras un impacto de circulación para comprobar el alcance de sus posibles daños.

En una conducción normal, tanto en frenadas como en aceleraciones, existe una acumulación de esfuerzos en las uniones de la pipa de la dirección con el resto del chasis. Por ello, no sólo la zona está más reforzada, sino que es la más delicada desde el punto de vista de la seguridad y estabilidad de la moto, principalmente a alta velocidad. Así, hay que prestar especial atención a todas las uniones y soldaduras existentes en esta zona del chasis para localizar microfisuras,



LA SEGURIDAD DE
LA CIRCULACIÓN EN
MOTOCICLETAS ES
INNEGOCIABLE





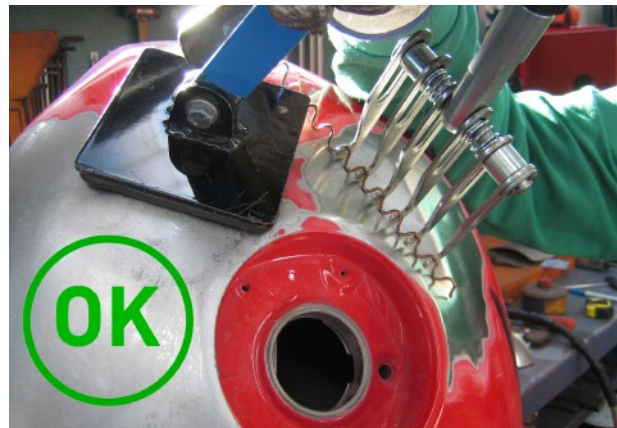
► Enderezado de disco delantero



► Pulido de cubrecárter



► Soldadura de semimanillar



► Reparación de depósito



JAMÁS SE DEBE
REPARAR UN DISCO
DE FRENO DAÑADO,
YA QUE LA PROPIA
REPARACIÓN PODRÍA
FISURAR EL DISCO



roturas y daños por sobreesfuerzos, que invalidarían el chasis para circular. Hay que diferenciar claramente cuándo una pieza o estructura está afectada (de modo que resulta inservible), y cuándo lo ha sido exclusivamente de forma estética, que no resulta crucial en su resistencia mecánica. Por daño estético entendemos aquel que no atañe a la estructura, modificando su resistencia mecánica, sino que alcanza únicamente a su aspecto externo (normalmente, se identifica como un daño superficial cosmético solucionable con un tratamiento de pintura). Una ligera abrasión en una tapa de motor, por ejemplo, con penetración superficial, permite su reparación sin problemas, ya que la afectación es cosmética y no se han modificado ni su resistencia ni su estanqueidad.



► Pintado superficial de tapa de motor

Cualquier proceso de pintura que se aplique para solventar un daño estético –tanto los materiales como las temperaturas de secado de los mismos– son parámetros totalmente controlados por el profesional de la pintura y nunca van a dañar la pieza considerada ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Motocicletas
motos@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap