

Sellos de identidad



Por Jorge Garrandés Asprón



Una de las características que más llama la atención en las motocicletas es la **abundancia de elementos decorativos** que se distribuyen por toda su carrocería. Además de su empleo decorativo, los fabricantes los utilizan para **identificar la marca**, el modelo, la cilindrada e, incluso, la versión de la motocicleta.

Existen diferentes formas de colocar los adhesivos, dependiendo de que hayan de barnizarse o no y, también, de que sean adhesivos planos o anagramas (también denominados emblemas).

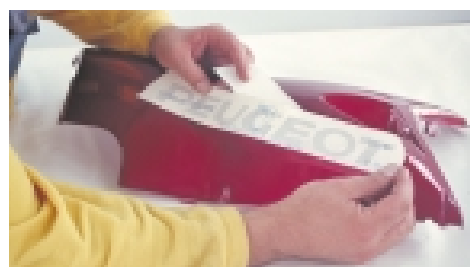
Los adhesivos que no se barnizan, se pegan directamente sobre la superficie de la pieza de la motocicleta, que previamente ha recibido el baño de color y el barniz. Para pegarlos, resulta fundamental una buena limpieza de la superficie, comenzando la colocación del adhesivo por un extremo, que se habrá liberado previamente de su papel protector. En caso de adhesivos de elevadas dimensiones, resulta muy útil la aplicación previa de agua jabonosa pulverizada, que ayudará a situar exactamente el adhesivo. Luego, se presiona con una espátula blanda toda la superficie del adhesivo. El pegado concluye con una ligera presión con un paño limpio, una vez que se quite el segundo papel protector, si lo incorpora.

Si se ha aplicado agua jabonosa, el proceso requerirá mayor tiempo de espera, para que se evapore toda la humedad. También se podrá acelerar ligeramente el secado, utilizando aire caliente.

Las burbujas y las bolsas de humedad se eliminan perforando cuidadosamente el adhesivo.

Cuando se quiere preservar a algún adhesivo de los daños que pudiesen ocasionar derrames de gasolina o lavados a presión, por ejemplo, se ubica bajo la capa de barniz. En estos casos, se pegan sobre la pintura seca, según el proceso descrito anteriormente, y, después, se aplica el barniz.

Algunas motocicletas también disponen de **anagramas**, cuya colocación resulta más sencilla, por tratarse de elementos rígidos. Para adherirlos, basta con despegar el papel protector y fijarlos en su posición definitiva ✘



PARA SABER MÁS

- ▶ Área de Motocicletas. motos@cesvimap.com
- ▶ Manuales Descriptivos y de Reparabilidad (Motocicletas), Cesvimap, 2003
- ▶ www.revistacesvimap.com



Centrado de ruedas

Un elevado porcentaje de las motocicletas y ciclomotores montan ruedas de palos, es decir, ruedas que, únicamente, disponen de unos cuantos nervios, de acero o de aluminio, que unen el buje central con la llanta de la motocicleta. También existen motos que aún disponen de los radios tradicionales como elementos de unión entre buje y llanta. Ambos tipos de llantas, de palos y de radios, requieren el mismo proceso de verificación. Su buen centrado será imprescindible para que no merme la seguridad en marcha de la motocicleta.

Un equipo centrador tradicional o mecánico de llantas consta de una estructura principal de apoyo, en la que se coloca la llanta sobre su eje de giro. A ambos lados y en los soportes verticales de la estructura, el centrador dispone de unos captadores, que permiten detectar la zona de la llanta que se ha desviado y que es preciso corregir, actuando sobre la tuerca de tensado del radio.

El proceso, aunque sencillo, requiere un aprendizaje previo para conseguir un perfecto centrado de la llanta, tanto axial como radial.