



Peritación de motos singulares

CONSULTANDO EL DICCIONARIO, LO EXTRAORDINARIO, RARO O EXCELENTE, Y QUE SE DISTINGUE O SE SEPARA DE LO COMÚN ES ALGO QUE PODEMOS ETIQUETAR COMO **SINGULAR**. APLICADO A LAS MOTOS, CARACTERIZA A UN **LIMITADO NÚMERO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS** QUE CIRCULAN POR NUESTRAS CARRETERAS

por Jorge Garrandés Aspíen



El denominador común de las motos singulares es su reducido número en circulación y/o su antigüedad. Se puede llamar moto singular, bien se trate de una moto fabricada en serie o no.

De serie

Aunque estemos refiriéndonos a las motos fabricadas en serie, puede ocurrir que de un modelo concreto, que pudo ser muy elevado en número en su día, con miles de ejemplares, en la actualidad se conserven muy pocos; por ejemplo, una moto antigua o clásica de colección.

Un caso bien distinto es la moto de la que se fabricaron pocas unidades, incluso modelos actuales; por lo tanto, el modelo que se conserve será muy limitado. Sirva de ejemplo una moto derivada de un prototipo de carreras

que, en definitiva, no es sino una moto de carreras comercializable y matriculable.

Tanto si la moto se fabrica en serie, en la actualidad, como si se produjo hace muchos años, la fabricación seriada implica que el fabricante produce actualmente, o produjo en su día, un estocaje de recambios para reposición de piezas por desgaste y mantenimiento o por deterioro derivado de un accidente. Existen, por último, otro tipo de motos fabricadas en serie y de las que se conservan muy pocos ejemplares. Son aquellas que en el momento de su fabricación supusieron un "experimento" tecnológico de algún fabricante, o una miniserie conmemorativa, y de las que se vendieron muy pocos ejemplares. Un ejemplo significativo lo supuso la Bimota



► Motos customizadas tipo chopper

Tesi, en los años 80, auténtica *rara avis* en el mundo de la moto.

Fuera de serie

La fabricación o modificación artesanal de una moto implica su diferenciación del resto, aunque guarde alguna similitud en mayor o menor medida con la moto de la que deriva o sobre la que se modificó.

Un ejemplo claro y plenamente actual de este tipo de motos lo constituyen las customizadas, es decir, aquéllas que se han modificado con el objetivo de ser singulares al máximo y diferenciarse según los requerimientos del customizador o del propietario de la moto.

En cualquier moto custom, bien se trate de una simple *rat bike* o de la más lujosa de las preparaciones, se incorporan muchas piezas que pueden estar fabricadas por el propio taller preparador o por algún proveedor especializado, pudiendo generar cualquiera de sus piezas en diferentes materiales y con muy distintos tratamientos.

Para valorar los daños

Debido a la variedad que podemos encontrar en nuestro trabajo como expertos, exponemos de forma práctica

la forma de actuación en diferentes supuestos en los que debemos realizar una valoración de los daños en una moto singular.

► Sustitución de piezas en una moto clásica



Moto proveniente de una serie muy pequeña de fabricación

En el caso de que la moto siniestrada sea de las que se ha fabricado un número muy limitado de unidades, como puede ser una réplica de carreras (carreras-cliente matriculable), moto conmemorativa o, incluso, un experimento tecnológico de algún fabricante, el primer paso consiste en identificar exactamente la marca, el modelo, la variante y el año de fabricación. Al ser fabricada en pequeña serie, el constructor y/o sus proveedores especializados (suspensiones, frenos, llantas, chasis, etc.) también han comercializado recambios, por muy especiales que sean.

La verdadera dificultad reside en localizar esos recambios, ya que puede que la fabricación de la moto no haya sido reciente y, por tanto, los servicios de posventa no dispongan ya de estocaje. Entonces habrá que acudir a preparadores especializados, equipos de competición (motos clásicas o modernas) y coleccionistas de motos, tanto en territorio nacional o, lo que es más habitual, fuera de nuestras fronteras.

Moto antigua o clásica

La variación del estado mecánico y de carrocería de una moto clásica, dependiendo de si se encuentra conservada o de si ha sido restaurada, será muy evidente entre unos casos y otros.

Una moto no restaurada, sino conservada tal y



► Experimento tecnológico (Bimota Tesi)

como salió a la venta en su día, y que puede ser utilizada en circulación por carretera abierta al tráfico, muestra muchas de sus piezas originales, con las lógicas marcas del paso del tiempo pero en adecuado estado, ya que deben superar las inspecciones técnicas correspondientes.

Sin embargo, una moto similar pero restaurada puede tener muchas de sus piezas en perfecto estado no sólo por la propia restauración (limpieza, saneado, reparación y pintado), sino incluso por haber sido remplazadas por piezas nuevas refabricadas en la actualidad para dichas motos. Se pueden encontrar en proveedores especializados para casi todo tipo de gomas, guardabarros, depósitos, adhesivos, faros, cuentakilómetros, escapes, asientos y muchos de los elementos electromecánicos como pistones, discos de embrague, muelles y piñonería del cambio, carburadores, piñas de luces, cableados, bobinas, neumáticos, etc.

Dependiendo de la marca de la moto, pequeños



► KTM 450 rally carreras-cliente



“refabricadores” serán quienes nos podrán proporcionar las piezas que necesitamos y estarán geográficamente localizados, preferentemente en el país de la marca para la que fabrican recambios. Por ejemplo:

- En España, para marcas como Bultaco, Derbi, Sanglas, Lube, Roa, Ossa, Montesa, etc.
- En Alemania, para BMW, Zundapp, MZ, Simson, Maico, Simson, NSU, etc.
- En Italia, para Ducati, Bimota, SWM, Guzzi, Benelli, Laverda, Morini, etc.
- En USA, para Rokon, Harley Davidson, Indian, etc.



Moto customizada

En la personalización o customización de una moto las modificaciones que pueden realizarse abarcan desde el cambio mínimo de algún accesorio hasta la modificación de la práctica totalidad de sus elementos. Dependiendo del tipo de personalización (*streetfighter*, *bobber*, *café racer*, *chopper*, *scrambler*, etc.), y del nivel alcanzado con esta personalización, la moto customizada poco tendrá que ver con aquella de la que proviene y que se tomó como base inicial. Desde el chasis, pasando por las suspensiones, asientos, manillares, iluminación, frenos, motores, depósitos... todo, absolutamente todo, se puede cambiar y modificar, mostrando siempre, en todos los casos, una variación cromática total respecto de la moto de la que se partió.

La verdadera dificultad a la hora de localizar el recambio que, ante un siniestro, sea necesario considerar para valorar los daños, es que muchas de estas piezas se han modificado exclusivamente para la moto en cuestión, por lo que puede ser complicado localizar un recambio exactamente igual al dañado.

Lo que sin duda sí que podremos utilizar como referencia es un recambio que, aunque no idéntico, sea muy similar al considerado, estableciendo posibles ajustes, según nuestra moto. Para ello, acudiremos a los diferentes customizadores o a proveedores “artesanos” como *Parts Europe* o *Drag Specialties*, por ejemplo, y así hallar el recambio.

Un aspecto muy importante a tener en cuenta al valorar los daños en una moto customizada es el de la pintura, puesto que algunos elementos se personalizan al máximo. Es el caso de guardabarros y depósitos, sobre los que, en ocasiones, incluso se utilizan sistemas de aerografiado para completar trabajos de auténtico arte motociclista ■



LA CUSTOMIZACIÓN
DE UNA MOTO
PUEDE ABARCAR
DESDE EL CAMBIO
MÍNIMO DE ALGÚN
ACCESORIO HASTA
LA MODIFICACIÓN
DE TODOS SUS
ELEMENTOS



PARA SABER MÁS

✉ Área de Motocicletas
motos@cesvimap.com

📖 Reparación de Motocicletas.
CESVIMAP, 2012

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap