



# INSPECCIÓN DE UNA MOTO USADA



Por **Jorge Garrandés Asprón,**  
**Manuel Berrón y Andrés Jiménez**

ÁREA DE MOTOCICLETAS

 [motos@cesvimap.com](mailto:motos@cesvimap.com)



*La inspección pericial de una **moto de segunda mano** -cuya cantidad de kilómetros puede ser muy variable- supone un reto técnico. El tasador debe conocer exactamente su estado para comprobar el **valor real de mercado** de la moto.*

Para comprobar, de manera completa, el estado de una moto o ciclomotor usados hay que disponer de conocimientos técnicos -amplios y multidisciplinarios- que abarquen áreas de peritación, carrocería, pintura y mecánica.

Muchos tasadores o posibles compradores no tienen este cúmulo de conocimientos. Por eso, desde CESVIMAP vamos a exponer los parámetros más importantes para evaluar técnicamente una moto usada -si bien el asesoramiento de un profesional de la peritación de motocicletas o un técnico experimentado de un taller de motos serán de máxima utilidad-.

## Punto de vista administrativo-pericial

Para tasar adecuadamente una moto usada lo primero es comprobar su **estado legal**. La moto debe disponer de su documentación obligatoria: permiso de circulación y ficha técnica. En ambos documentos deben coincidir tanto el número de matrícula, como el VIN; habrá que verificarlos físicamente en la moto.

Es fácil comprobar la matrícula; sin embargo, el número VIN puede estar troquelado en varias posiciones del chasis. Normalmente, en la pipa de la dirección; de no localizarlo, su ubicación siempre se indica en el manual del usuario de la moto.

No es obligatorio que la moto disponga de la ITV en vigor para transferirla al comprador. En el reverso de la ficha técnica se observa la fecha de la última inspección de ITV. Siempre es recomendable que la tenga superada y en vigor; nos dará más garantías de que su estado es el correcto.

Posteriormente, hemos de comprobar que todos los elementos de la moto están reflejados en su ficha técnica. Si el propietario de la moto hubiera añadido alguno -defensas, iluminación suplementaria, frenos diferentes, etc.-, podría no estar legalizado y ocasionar problemas al circular con ella o en las posteriores revisiones de la ITV. Hay otros elementos como escapes, centralita, silenciador, etc., no pertenecientes a la moto, o de utilización exclusiva en circuito, que no son legales para circular por vías abiertas al tráfico.

Con los datos de la matrícula debemos solicitar a la DGT un **informe del vehículo**. En él,

comprobaremos los kilómetros de la moto en cada ITV -que han de cuadrar con los de la actualidad-; también, los datos del propietario y de la propia moto. Veremos si dispone de alguna alerta por condiciones financieras (límites de disposición), cuándo se ha matriculado, si es de origen extranjero, si existe alguna alerta por robo... Es decir, la vida y milagros administrativos de la moto que estamos inspeccionando.

Hay que conocer si el vehículo tiene pendiente alguna campaña de revisión del fabricante o alguna acción técnica a realizar en concesionario oficial de la marca. Se puede consultar al propio fabricante o a un concesionario oficial aportando los datos genéricos de la moto: marca, modelo y año.

El Ministerio de Consumo tiene abierta la red de alertas para todos los productos comercializados en España y Europa. Se puede consultar si el vehículo presenta alguna alerta, incluso de seguridad, que obligue a su paso por el concesionario; en el caso de que el vendedor la haya realizado, dispondrá de un documento demostrativo.

El **libro de mantenimiento** nos mostrará, también los mantenimientos realizados, si se han hecho en el plazo adecuado y nos servirá como información del kilometraje de la moto.

## Y la carrocería, ¿cómo está?

Visualmente debemos comprobar los carenados, tapas, cúpula, asiento y depósito, si encajan convenientemente y con la misma separación por ambos lados. También, si hay fisuras, roturas o encajes, el estado de los tornillos de fijación y de los adhesivos decorativos exteriores, ya que unos van protegidos con barniz, pero otros no y pueden estar dañados por el sol o derrames de gasolina.

Abriendo el asiento apreciaremos su estado exterior e interior y los diferentes sistemas de apertura, abatimiento y funcionamiento de las llaves.

En las **piezas plásticas** se observará su parte exterior (e interior, en aquellas en las que sea posible); si están reparadas, pegadas o si no son las originales de la moto -lo que delataría un posible siniestro anterior-.

En el caso de otros elementos montados (maletas, top case, defensas, faros suplementarios, etc.) deberemos comprobar su estado, el

de sus anclajes a sus soportes y el de estos al chasis.

Precisamente es el **chasis**, la estructura de la moto, el que hay que inspeccionar más detenidamente (uniones y nudos y soldaduras). Las uniones de los diferentes elementos del chasis no han de presentar grietas ni fisuras, ni depósitos de óxido que revelen un esfuerzo excesivo de resistencia. Si la pintura de estos nudos está levantada o ahuecada podría indicar que dicha zona ha sufrido algún esfuerzo excesivo por una caída, golpe, etc.

Analizando el estado de las soldaduras que unen los elementos del chasis apreciaremos si se encuentran en un correcto estado, si están oxidadas, fisuradas o "resoldadas", circunstancia que las invalidaría de facto.

### Mecánicamente... ¿Suena bien?

Empezando por la seguridad, nos fijaremos en el estado de los **discos de freno**. No deben presentar marcas irregulares o fisuras por desgaste excesivo. Las pastillas no estarán por debajo del mínimo de desgaste. El color de los discos ha de ser metálico, no azulado; en caso de ser flotantes, no guardarán excesiva holgura respecto del buje central.

Con cuidado, y si es posible siempre con la moto colocada en su caballete central, moveremos la dirección para verla actuar suave, sin presencia de saltos en su recorrido. Óxido o ausencia de grasa pueden indicar falta de mantenimiento en los rodamientos.

Bajada del caballete, someteremos a compresiones repetitivas a la suspensión, observando que su dureza es adecuada y que no hay pérdida de aceite por los retenes de la horquilla.



Continuando por el tren delantero, hay que inspeccionar los neumáticos. Más allá de que se hallen por encima del desgaste mínimo indicado por el testigo, no deberán presentar planos o grietas en su superficie.

En la **parte trasera** de la moto, si la transmisión es mecánica por cadena, el kit de arrastre deberá tener los dientes (piñón y corona) y eslabones de cadena con un desgaste homogéneo. La falta de engrase o una tensión de la cadena inadecuada indicará desgaste o posible fallo en la transmisión.

Si un **oficial mecánico de motos** realiza la inspección del grupo moto-propulsor evaluará correctamente su estado. Nosotros podremos analizar, por ejemplo, si existen ruidos extraños en frío. Un motor en correcto estado, sin desgaste en cadena de distribución o elementos móviles presentará un ruido agradable y uniforme.

Una **prueba dinámica** de la moto puede aportarnos información en este apartado tan delicado, ya que un indicio de buena compresión en los cilindros se advierte si nuestro motor retiene con fuerza tras soltar gas o al reducir marchas. Independientemente de que se trate de un embrague de accionamiento mecánico o hidráulico, su tacto habrá de ser progresivo, sin saltos. En la mayoría de modelos, un color turbio en la



## El chasis se debe inspeccionar detenidamente, con particular atención a sus uniones, nudos y soldaduras

varilla del aceite puede indicar desgaste en los discos del embrague o, incluso, escasez en el mantenimiento.

Al circular con la moto, adoptando las máximas medidas de seguridad, podremos observar el estado de la caja de cambios, comprobando si todas las velocidades engranan suavemente. Tras calentarla, en el caso de motores con refrigeración líquida, apreciaremos también si el electroventilador funciona adecuadamente y que no exista presión en el circuito de refrigeración (ausencia de burbujas en el vaso de expansión).

La presencia de restos de aceite en el tubo de escape puede ser sospechosa de desgaste excesivo en segmentos o guías de válvula, o de algún otro problema en el circuito de engrase. En el cuadro de indicadores, comprobaremos que no se enciende ningún testigo de avería, el velocímetro y demás mandos; también lo podremos refrendar en la **prueba dinámica**.

Observados los sistemas de iluminación, dirección y luces de frenado, podremos diagnosticar adecuadamente el estado de todos los sistemas electromecánicos de la moto. Será importante hacer un chequeo electrónico con un equipo de diagnóstico para comprobar fallos electrónicos y mecánicos a lo largo de la vida útil de la moto. Podemos contratarlos en un concesionario/taller equipado.

### Pintura y decoración exterior

Las superficies pintadas en las motocicletas son reducidas y menores que las de los coches, pero admiten muchas más gamas de colores. Examinando las superficies pintadas, de chapa y de plásticos, veremos si hay piezas repintadas, si la colocación de los adhesivos ha sido la co-



recta o si existen algunos de los defectos más habituales tras el pintado de las piezas.

El **depósito de combustible** suele ser de chapa de acero, aunque también los hay de plástico y aluminio. Son los metálicos (ferrícos o no) los que pueden mostrarnos deformaciones y daños debidos a accidentes, o incluso pequeñas "picaduras" de óxido en sus esquinas o zonas más ocultas. Generalmente, los adhesivos de seguridad o advertencia de los depósitos deben ir barnizados para que no se deterioren, ya que están muy expuestos a derrames de combustible. Otros adhesivos, principalmente

## Examinando las superficies pintadas, metálicas y de plástico, comprobaremos si hay piezas repintadas

los anagramas, no necesitan barniz y estarán adheridos directamente a la superficie.

En las tapas laterales, cúpula, colín, etc., los **adhesivos** de origen generalmente están sin barnizar. Que estén barnizados puede indicar que estas piezas, generalmente plásticas, han sido repintadas.

Si las tapas tienen varios colores deberemos diferenciar si son realmente color o adhesivo. Si se han repintado hay que fijarse en el enmascarado entre los diferentes colores. Un buen enmascarado se debe realizar con cintas de perfilar, que no dejan residuo y son de bajo perfil (pequeño escalón entre colores). El enmascarado con cintas estándar suele ser de menor calidad y deja huellas de mal repintado; pasando la mano notaremos un escalón de la pintura. Seguimos con la **inspección de pintura ex-**

**terior**. Al igual que en el repintado de coches, pueden existir motas de polvo y suciedades incrustadas en el barniz. También nos deberemos fijar en la colocación de los adhesivos, si están bien centrados en su posición, o si existen burbujas o arrugas en ellos.

Es necesario revisar las tapas de motor, botellas de la horquilla, basculantes, chasis, llantas, etc., por si hubieran sufrido algún retoque estético. Estos retoques, bien realizados, son perfectamente válidos -suelen ser acabados mates o de bajo brillo-, pero si se realizan con spray son de peor calidad y dejan rastro de reparaciones no adecuadas.

Analizando cuidadosamente las superficies pintadas comprobaremos si hay marcas de lija, que denotan que no se hayan seguido los procesos de lijado idóneos. En este caso, encontramos pequeñas y ligeras abrasiones.

Analizando de forma conjunta la pintura de la moto deberemos examinarla por si existiera una pérdida de brillo desigual en las piezas originales frente a las repintadas.

Una inspección pormenorizada es, como hemos visto, de suma utilidad si estamos interesados en comprar una moto de segunda mano o si, pericialmente, hemos de analizar su estado para obtener su valor correcto ●

