



REPINTADO DE MOTOS ESTETICA Y CALIDAD



Repintado de carenados de moto

Cuando nos referimos al repintado de motos nos encontramos con dos tipos de dificultades respecto del pintado de autos: el material de la pieza a pintar y el tratamiento que hay que hacer para recuperar o sustituir un calco. En esta nota le contamos los pasos a seguir para realizar un trabajo correcto.

Las piezas pintables de las motos pueden ser de chapa (como el depósito de combustible) o de plástico (como los carenados). Debido a las diferentes propiedades que presenta cada material, el pintor que tenga que repintar una motocicleta deberá tener en cuenta la aplicación del esquema de repintado correcto según la pieza a tratar.

Los plásticos pueden clasificarse en termoplásticos y termoestables. Los primeros, se ablandan por calentamiento y luego se funden, por lo tanto son sensibles al aumento de temperatura; mientras que los plásticos termoestables, al elevarse la temperatura no presentan modificaciones apreciables en sus propiedades físicas.

Debido a la gran resistencia a los impactos, a las buenas propiedades para la reparación (se pueden soldar, pueden recuperarse las deformaciones con calor, etc.) y excelente estabilidad térmica



(son rígidos a temperatura ambiente), los plásticos más utilizados para la fabricación de carenados son los termoplásticos, los cuales analizaremos en detalle.

En el caso que la pieza sea de plástico termoestable, el esquema de pintado es similar al de la pieza de chapa convencional utilizada en los autos; aunque no nos ocuparemos en esta oportunidad por ser de uso corriente en el repintado de vehículos.

Esquema de repintado de un plástico termoplástico

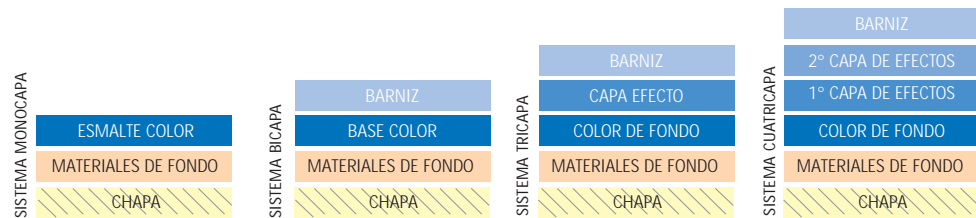
Etapa	Procedimiento
Eliminación de imperfecciones (virutas desprendidas, irregularidades, etc).	Alisar la superficie mediante una rasqueta.
Limpieza y desengrasado.	Se limpia con agua y jabón. Luego se desengrasa con un agente desengrasante adecuado, con la ayuda de una esponja abrasiva.
Promotor de adherencia.	Se aplica con soplete o en aerosol, para otorgarle al sustrato la adherencia necesaria.
Masillado.	La masilla se aplica con espátula, tiene mayor flexibilidad y es menos porosa que la que se aplica sobre chapa.
Lijado de masilla.	Se realiza en seco. Primero con grano P120 y se termina con P220. Por último, se sopletea con aire y se desengrasa.
Promotor de adherencia.	Debe aplicarse nuevamente, porque al lijarse la masilla puede eliminarse parte de la capa anterior de este producto.
Impresión de relleno.	Vienen especialmente para plástico o se le incorpora el aditivo elastificante para proporcionarle la flexibilidad necesaria.
Lijado de la impresión.	Se realiza en seco con grano P320 y P400, luego se sopletea y se realiza la limpieza final de la superficie a pintar. Primero mediante un limpiador de siliconas y por último mediante una gasa barnizada.
Pintura de acabado.	Se le incorpora a la pintura el aditivo elastificante para otorgarle la flexibilidad necesaria.



Impresión de relleno Promotor de adherencia masillado

Las pinturas de acabado en las motos pueden presentarse con diversos sistemas de pintado

Cabe aclarar que para las pinturas de acabado en el sistema monocapa, el aditivo elastificante es agregado a la capa de esmalte color; en cambio, en los otros sistemas se agrega únicamente en el barniz.



Tratamientos de calcos

Al repintar una moto, uno de los problemas típicos que se le presenta al pintor es el tratamiento de calcos colocados por estética, para diferenciar un modelo de otro o, simplemente, por cuestiones de marketing. Una vez que evaluamos el daño, tenemos que saber con qué sistema de acabado ha sido pintada la moto,

ya que de esto depende el proceso de desmontaje y montaje del calco.

Desmontaje del calco

Cuando la pieza es pintada con sistema monocapa, el calco viene colocado por encima del color. En este caso



el desmontaje se realiza con la ayuda de una pistola de calor, calentando en forma pareja todo el calco, tirando desde uno de los extremos hasta despegarlo completamente. Una vez desmontado se procede a limpiar los restos que hubiesen quedado mediante trapos y disolventes.

En los colores pintados con sistema bicapa, tricapa o cuatricapa el calco puede estar pegado por encima del barniz o por debajo del mismo. Para el primer caso, el método de desmontaje es similar al del sistema monocapa.

Cuando el calco está pegado por debajo del barniz, el procedimiento de desmontaje es el siguiente:

- a- Cortar cuidadosamente con un bisturí la capa de barniz alrededor del calco.
- b- Calentar con la pistola de calor el calco hasta ablandar el pegamento.
- c- Despegar uno de los extremos y continuar calentando en forma controlada hasta que se desprenda todo el calco.
- d- Eliminar los restos de suciedad mediante un agente limpiador.
- e- Una vez fría la pieza, lijar los bordes cuidadosamente.

Pegado del calco:

Una vez realizado el proceso de pintado con la pintura ya seca, se procede al pegado del calco. Para un correcto montaje se deben tener en cuenta ciertas características:

- **La temperatura de trabajo no debe ser muy alta porque el pegado del adhesivo puede ser prematuro y dificultaría una posible corrección en el posicionado del calco pero, a su vez, no debe ser muy baja porque tardaría mucho en secarse y correríamos el riesgo de que quede aire atrapado en el adhesivo. El rango de temperatura óptima varía entre los 15 y 26 °C.**
- **No es aconsejable pegarlo bajo luz solar directa.**
- **El calco se coloca una vez limpia y seca la superficie.**
- **La colocación debe realizarse por un extremo del calco, y a medida que se va despegando el papel siliconado, se va presionando con una rasqueta o trapo limpio hacia los extremos de manera de lograr que no queden burbujas de aire debajo del adhesivo.**
- **En caso de tener que modificar la posición o volverlo a pe-**

gar por la inclusión de burbujas de aire, se quita lentamente -pero sin demora- la parte afectada y se vuelve a pegar.

- **En el caso de que queden burbujas de aire en el calco ya colocado, se perforan mediante una aguja y se presionan las mismas para eliminarlas.**
- **El paso final se realiza frotando con un trapo limpio sobre el calco.**
- **En los calcos de gran tamaño -para facilitar el pegado- puede rociarse la superficie con agua jabonosa y, una vez pegado, se retira el excedente de agua atrapada entre el calco y la superficie presionando con una espátula de plástico o goma.**
- **Cuando el calco debe ser colocado sobre superficies rugosas u onduladas, es recomendable calentarlo mediante una pistola de calor, para lograr así una mejor adaptación sobre la superficie.**

En el caso de que el calco haya sido alojado debajo del barniz, una vez colocado se aplican dos manos de dicho producto.

El pintor profesional debe estar preparado para poder repintar diferentes tipos de sustratos como presentan las motos, ya sea un depósito de combustible de chapa o un carenado de plástico con sus diferentes esquemas de pintado. Podemos decir que el repintado de motos no deja de ser una alternativa muy positiva para aumentar el caudal de clientes y, por consiguiente, la rentabilidad del taller.

por Ing. Fernando Colatruglio
pintura@cesvi.com.ar

