



PINTURA DE LA MOTOCICLETA

***Nota:** El presente artículo pretende describir las situaciones más comunes que se presentan al plantearse el proceso de pintado de las motocicletas clásicas. Con un enfoque práctico, basado en la experiencia, se comentan métodos sencillos que permitan acometer estas tareas, destinadas a aficionados que deseen realizar estos trabajos sin acudir a un profesional.*

Dado el enfoque, y reconociendo las propias limitaciones del autor, se plantea el artículo como una obra perfectible, de manera que se agradecería cualquier tipo de comentario que sirva para mejorar o completar lo aquí descrito. trinxol@hotmail.com

16/06/2006

PREPARACIÓN DE LAS SUPERFICIES A PINTAR

Antes de proceder al pintado de cualquier superficie, ésta debe estar libre de cualquier suciedad, óxido y/o restos de pintura antigua.

En primer lugar intentaremos siempre utilizar un decapante para quitar la pintura existente, aunque hay pinturas antiguas (con base a la cera, p.e.) que no se van con decapante convencional.

La siguiente operación a realizar es un lijado de toda la superficie, para retirar restos de pintura y óxido. Se puede realizar a mano con lijas de diferentes granos, con máquinas rotativas de lijado, cepillos de púas de acero (excelentes resultados en tubos de chasis y chapas en general), etc.

Un alternativa interesante es la utilización de una máquina para el chorreado de las piezas con aire a presión y un abrasivo, sea arena, corindón,...



FASES DE PINTADO DE PIEZAS

Limpieza

Una vez despintada y bien lijada la pieza, el proceso de pintado comienza con una limpieza y desengrasado, en profundidad, para evitar que queden impurezas. La limpieza se

realiza con disolvente y un trapo, ayudándose de un pincel para acceder a los rincones difíciles.

Imprimación

En general, las imprimaciones se utilizan para ofrecer una buena adherencia al resto de los productos de pintura y proporcionar la protección adecuada frente a la corrosión de la superficie a pintar.

Se pueden utilizar dos tipos de imprimaciones: las de tipo fosfatante y las de tipo epoxi.

Las **imprimaciones fosfatantes** realizan una acción protectora, consiguiendo además un perfecto anclaje de las capas posteriores de pintura. Están especialmente indicadas para chapas de acero, acero cincado y acero inoxidable.

Las **imprimaciones epoxi** proporcionan una buena adhesión, incluso mejor que las anteriores, sobre superficies de acero, acero cincado, acero inoxidable y aluminio. Presentan una excelente resistencia a la corrosión, pero requieren una buena preparación de la superficie, mediante un lijado con abrasivo y un desengrasado con diluyentes de limpieza específicos. Sobre las imprimaciones epoxi, se puede aplicar cualquier otro producto, incluidas las masillas de poliéster.



Para la aplicación de la imprimación, es recomendable aplicar antes a pincel en los rincones difíciles, uniones, soldaduras, etc, para asegurarse que la pieza queda bien protegida.

Posteriormente se aplicará el imprimado a pistola de toda la pieza.



Masillas

Las masillas se utilizan para tapar irregularidades profundas. Se pueden utilizar masillas polifuncionales, o las convencionales de poliéster.

Las **masillas polifuncionales** se pueden emplear sobre cualquier tipo de soporte metálico, incluyendo superficies difíciles como galvanizado, electrocincado, acero inoxidable, fibra de vidrio y aluminio.

Si se utiliza una **masilla de poliéster** de tipo convencional, es necesario aplicar previamente sobre la superficie imprimaciones epoxi que proporcionen la adherencia adecuada, en lugar de las fosfatantes.

El lijado de las masillas debe hacerse en seco, debido a su porosidad.

Aparejo

Las masillas de relleno utilizadas actualmente en la reparación de pinturas son productos que, al secarse, presentan una gran dureza, por lo que si las irregularidades son pequeñas (1mm.), se puede aplicar directamente una pasta de aparejo sobre éstas con espátula, a modo de masilla.



En cualquier caso, antes de la capa de acabado, se debe aplicar siempre un aparejo sobre las masillas, evitando de esta forma la posible aparición de defectos de pintado en forma de rechupados.



El aparejo es la pintura de fondo que sirve de soporte al color final o pintura de acabado. Por tanto, las irregularidades que presente esta capa, también las adoptará la pintura de acabado.

El aparejo se aplica, disuelto en disolvente, de la misma manera que una pintura convencional a toda la pieza. El lijado del aparejo se realiza con lija de granos más finos que los utilizados en la masilla (P220, P360 y P400). El trabajo finaliza con un afinado de toda la superficie a pintar, con P500 para acabado monocapa y P600 ó P800 para bicapa.



Determinadas marcas de pintura requieren antes de la capa de acabado, utilizar una imprimación específica. Estas imprimaciones suelen ser gruesas, de forma que cumplen la función del pintado de la pieza con aparejo.



Pintura de acabado

Para el pintado final de la pieza se usarán pinturas acrílicas con base de disolvente, aunque están apareciendo ya en el mercado pinturas con base al agua, que se supone no implicarán grandes variaciones en el proceso de pintado.

Las pinturas pueden ser monocapa o bicapa.

Las **pinturas monocapa (o bicomponente)** son aquellas formadas por dos componentes (pintura y activador) que se mezclan en la proporción adecuada, junto con disolvente acrílico, para proceder a el pintado de las piezas en una sola capa. Estas pinturas incorporan ya el brillo, de forma que una vez pintado y secado no hay que hacerle nada más a la pieza. La ventaja de estas pinturas es la de reducir el número de operaciones de pintado, pero se limitan al pintado de piezas en un único color.



Las **pinturas bicapa (o monocomponente)** son aquellas que se aplican dos fases de pintado, la primera con pintura, y la segunda con barniz o laca para darle brillo y dureza al acabado. Estas pinturas tienen la principal ventaja de poder añadir otras capas o líneas de pintado, así como adhesivos, sobre el color de fondo, antes de aplicar el barniz.



La **laca o barniz** es, en su forma de aplicación, esencialmente parecido a una pintura monocapa, pues debe mezclarse con activador antes de su aplicación.



Es conveniente, antes de la aplicación del barniz, o entre diferentes capas de pintura, realizar un lijado fino llamado **mateado**. Este leve lijado produce una superficie mate, de aquí su nombre. Tiene como finalidad crear una adhesión mecánica entre la pintura de origen y la que será aplicada posteriormente.



PROCESO DE PINTADO

Plantillas



Antes de realizar los trabajos de preparación de las piezas es importante tomar referencia del esquema de pintura de la pieza

original, bien tomando medidas, fotos o incluso realizando plantillas.



Reservas y enmascarados

Para el correcto pintado de líneas o franjas, así como diseños más complicados, se deben realizar máscaras o reservas sobre el color de base.

Estas máscaras se pueden efectuar utilizando cinta de carroceros de calidad, existiendo varios tipos que van desde la cinta de papel, pasando por las de vinilo flexible para realizar los fileteados, así como las láminas de plástico adhesivo previamente cortado para diseños complicados.





Pinturas

Para el pintado de las piezas se utilizará preferentemente pinturas acrílicas de calidad, especiales para automoción. Entendiendo lo expuesto en este artículo como una simple guía, hay que seguir las recomendaciones del fabricante de las pinturas, en cuanto a tipos de pintura, calidades, capas, etc.

El compresor

El pintado se realizará con pistola neumática, conectada a su correspondiente compresor. Aunque en teoría cuanto de mayor calidad sea la pistola mejor serán los resultados, con una pistola sencilla basta.

Con un compresor sencillo de 2cv. es suficiente para realizar los trabajos de pintado, pero es indispensable colocar un filtro antihumedad.

La pistola

La pistola deberá tener regulación de la cantidad de pintura y de la abertura del haz, y puede ser de depósito superior por

gravedad o inferior por aspiración. Ambos tipos son válidos, y dependerá únicamente de la costumbre o comodidad del pintor, aunque las de depósito superior suelen ser más precisas en cantidades pequeñas de pintura.



El gatillo de la pistola tiene una primera parte de su recorrido en la que sólo acciona el aire a presión, y una segunda parte en la que, conforme se presiona más, se abre más la aguja que da paso a la pintura. Este gatillo tiene un tope regulable, que evita que se dé más caudal de pintura del deseado por accidente.

La otra regulación de la pistola es la apertura del haz, mediante un tornillo de aire.

Proceso de pintado

Para el correcto pintado se usará una presión, regulada por el manómetro del

compresor, alrededor de 2 bar.

El proceso a seguir será colocar la pistola a 30-40 centímetros de la pieza, apuntando fuera de ella y presionar el gatillo expulsando sólo aire. Acto seguido se aplicará más presión al gatillo para que salga la pintura (siempre apuntando fuera de la pieza, para evitar que en el inicio de salida de la pintura la pistola "escupa" sobre la pieza) y con el caudal fijo se desplazará el haz a lo largo de la zona a pintar. Es muy importante no parar en ningún momento del recorrido hasta salir fuera de la pieza, para evitar descolgados de pintura.



Primero se realizará una pasada con muy poca pintura, sólo para mojar la zona y conseguir una película que servirá de adhesivo para la capa de pintura bien cargada que se realizará acto seguido, evitando así que se formen lágrimas.

La técnica más apropiada para ejecutar esta tarea reside en dibujar ondas horizontales en la primera pasada, y verticales en la segunda. Los trazados de pintura deberán montarse unos a otros en aproximadamente un tercio.

La apertura del haz de pintura dependerá en esencia de la zona a pintar, teniendo en cuenta que cuanto más se abra el haz, más caudal y presión se necesitará para un resultado similar.

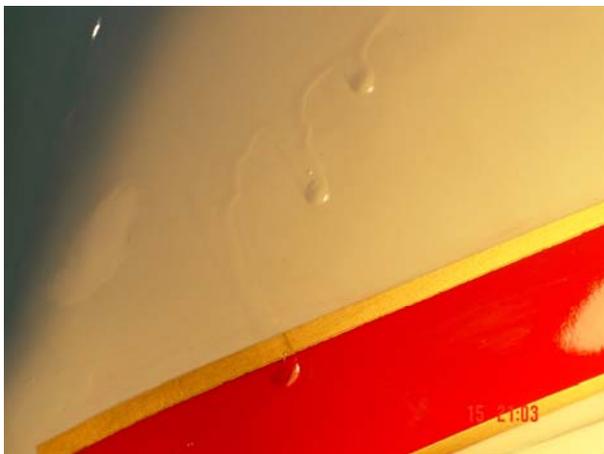
Es aconsejable, antes de acometer la operación de pintado, realizar alguna prueba sobre otros elementos, para prever las diferentes situaciones que puedan aparecer en el pintado definitivo y actuar en consecuencia.



ELIMINADO DE GOTAS Y DESCOLGADOS

Un defecto muy común que suele aparecer en la pintura a pistola es la aparición de gotas o descolgados de pintura, como resultado de una aplicación excesiva de la misma.

Esta situación es especialmente dramática si aparece en las capas de acabado, pero es fácilmente solucionable mediante un lijado y pulido de la zona.



Existen útiles específicos para el lijado de pequeñas zonas, pero con una pinza de madera y una lija de grano muy fino se puede fabricar uno artesanal.



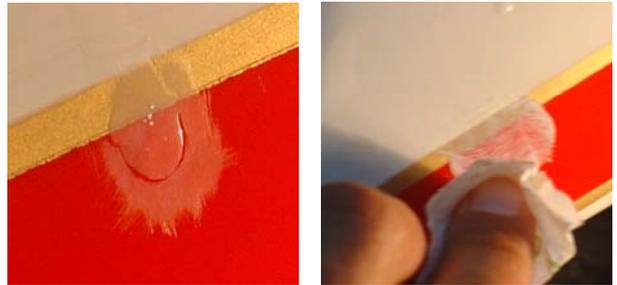
En este caso se ha montado una pinza al revés, para aprovechar el canto romo de su interior, se coloca una cinta

adhesiva de doble cara gruesa y encima una lija fina, aprisionada por la propia pinza.

Éste útil nos permite lijar al agua de forma precisa la gota en la pintura.



La operación resultará en un ligero mateado de la zona de la gota. Para devolver el brillo original del barniz, se utilizará un pulimento abrillantador específico para pinturas.



Huelga comentar que, antes de realizar esta operación, se debería hacer alguna prueba en alguna parte escondida de la pieza a pintar, para comprobar los resultados.



CONSEJOS

Como en cualquier operación del proceso de restauración de una moto, recordar la necesidad de ser limpio, ordenado y sobretodo, trabajar sin prisas.

Se recomienda la realización de pruebas en cada operación de pintado, prestando especial atención a la compatibilidad entre pinturas y lacas con adhesivos o calcas, así como las cintas de reservas o enmascaramientos.

El lijado entre capas es indispensable.

Cada tipo de pintura, dependiendo de su naturaleza, proporciona un espesor concreto de película, tanto en húmedo como en seco. Por esto, es necesario cumplir las especificaciones técnicas facilitadas por los fabricantes de pintura, en cuanto a dilución, viscosidad, número de manos de aplicación, etc. Por lo general, si la capa es superior a la recomendada aumenta el consumo y el riesgo de defectos en el proceso de secado. Por el contrario, si la capa de pintura es inferior, se corre el riesgo de que el poder cubriente y el brillo no sean satisfactorios. En ambos casos, afecta a la flexibilidad y a la dureza.

La flexibilidad es la aptitud de una película seca para adaptarse a las deformaciones de un sustrato, sin sufrir fisuras, cuarteamientos o desprendimientos. Así, para piezas flexibles (plásticos, fibras) existen aditivos para obtener una pintura con mayor flexibilidad.

En cuanto a las pinturas e imprimaciones a utilizar y su compatibilidad sobre diferentes soportes (hierro, aluminio, plástico) hay que informarse bien en un distribuidor adecuado de pinturas de automoción. De la misma forma, es en estos comercios donde nos informarán de la manera de conseguir los colores deseados, en base a las piezas originales que les presentaremos, o bien a partir de códigos RAL.

El principal enemigo de las capas de acabado es el polvo. En aplicaciones profesionales existen cabinas de pintado, en las que libramos a las piezas de polvo y además podemos secar la pintura mediante calor. Como sea que el aficionado medio no dispone de estos medios, se plantea siempre la duda de dónde realizar la operación de pintado.

Con las pinturas actuales con base de disolvente, no es nada aconsejable pintar en recintos cerrados queriendo evitar la acción del aire o el polvo, por existir un grave riesgo de intoxicación. Además, una garaje o habitación no tiene porque estar exento de polvo, sino más bien al contrario. Así pues, la opción más recomendable es realizar la operación del pintado al aire libre, en lugares lo más recogidos posible del viento.

Si bien el calor es bueno para el secado de las pinturas, no se debe dejar la pieza al sol ni aplicarle soluciones caseras a base de estufas. El calentamiento de la pieza no será uniforme y se pueden tener problemas de cuarteos en la pintura.

