



El área central del capó (en la foto 1), la aleta (foto 2) y, finalmente, la carrocería al completo (3) regeneradas te permiten comparar la diferencia con el estado original de la pintura. El resultado es un acabado "de fábrica".



REMOZADO DE LA PINTURA ORIGINAL DE LA CARROCERÍA

# REPINTAR NO ES NECESARIO

**La imagen de nuestro 4x4 empieza por su pintura. Cuando se encuentra muy deteriorada, lo acostumbrado es repintar la carrocería, pero la pintura también se puede reparar.**

Texto C. Ramírez/Redacción Fotos C. R.

El paso del tiempo da pie a que los agentes atmosféricos, el sol y los excrementos de las aves arruinen la pintura de nuestro vehículo. En el caso de un todoterreno, los arañazos de la vegetación y las manchas de resina y savia aumentan el nivel de deterioro de esta. La solución tradicional pasa por pintar de nuevo el coche. Pero hay otra opción: la regeneración de la pintura original. Esta alternativa es menos engorrosa, más asequible y puede deparar mejores resultados.

De entrada, debes saber que el espesor de la pintura de un vehículo varía en función de la parte de este sobre la que se aplica. Por regla general, las piezas horizontales como el techo o el capó llegan a 140 micras, mientras que las partes verticales, como las puertas, tienen un espesor de unas 120 micras, o sea: 0,14 o 0,12 milímetros, respectivamente. La regeneración de la pintura

consiste en eliminar, por una parte, la suciedad y la contaminación que se depositan con el tiempo sobre la pintura y, por otra, una pequeña capa de unas pocas micras de la pintura original para recuperar el color y el brillo originales, añadiendo como fase final una capa de protección o barniz.

Para conocer a fondo el proceso, hemos acudido a Garage Works, en Madrid, donde la regeneración comienza con una limpieza a fondo mediante una máquina de agua a presión, limpieza en la que, además de agua, se emplean diversos productos desengrasantes.

El segundo paso consiste en una descontaminación de la superficie a tratar mediante la aplicación de una masilla a base de arcilla. Esta acción permite retirar micro puntos de óxido e incrustaciones.

El empleo de una máquina rotaria orbital nos permite realizar la siguiente fase, que

comprende un pulido total de la superficie objeto de nuestro trabajo. Durante este proceso, se emplean diferentes bases de fricción y aditivos a criterio del operario para desbastar para alcanzar las capas sanas de la pintura eliminando la menor cantidad posible de esta.

De forma puntual, podemos tratar zonas con diferentes tipos de desperfectos a base de micro-lijas, siendo este un punto sumamente crítico, dado que una acción excesivamente agresiva puede eliminar la totalidad

## EL REJUVENECIMIENTO DE LA PINTURA HARÁ QUE TU TT PAREZCA RECIÉN FABRICADO

de la capa de pintura, impidiendo su posterior regeneración.

Para conseguir un buen resultado, tendremos que completar el trabajo con un buen abrillantado, que se puede realizar con la misma máquina que usamos en la fase anterior, empleando una base diferente y aplicando productos destinados a este fin.



El proceso requiere la aplicación de detergentes que eliminen toda la suciedad y grasa adheridas a la pintura (4). En zonas concretas deberemos aplicar una arcilla (5 y 7) que elimine partículas incrustadas en la superficie.



Los plásticos se regeneran también puliendo su superficie. Fíjate en la comparación de una zona del mismo plástico antes y después del tratamiento (6). El resultado final salta a la vista. Con una regeneración completa de plásticos y pintura, tu todoterreno parecerá recién salido de la fábrica.



La utilización de la máquina orbital requiere unos conocimientos adecuados de cómo aplicar el movimiento para evitar que la superficie tratada presente reflejos de luz. Como todas las disciplinas, aprender y perfeccionar la técnica requiere su tiempo, y es precisamente esta suma de saber y experiencia la que garantiza un buen trabajo.

Una vez concluidas las operaciones descritas, debemos proteger la pintura con una cera. Esta fase de protección se puede llevar a cabo mediante ceras de carnaúba, sintéticas o de tipo cerámico. Estas últimas son las que ofrecen una duración mayor.

Mención especial merecen los plásticos de las luces, que el sol ataca sin piedad hasta dejarlos traslúcidos y sin brillo. El trata-

miento con el producto adecuado y el trabajo que efectúa la máquina orbital devuelve a la vida estos elementos que no solo afectan a la estética del vehículo, sino que influyen directamente en nuestra seguridad.

De la misma forma que se regenera la pintura exterior, también es posible regenerar los guarnecidos y las tapicerías del interior, devolviendo a nuestro vehículo la imagen que el uso y el tiempo deterioraron.

El acabado que vamos obteniendo depende directamente del tacto del operador, su dedicación a las zonas de intersección con gomas y plásticos y la selección del producto adecuado en cada fase. El resultado final se reduce a una frase: Una imagen vale más que mil palabras.

## LAS CAPAS DE LA PINTURA Y SUS ESPESORES

La pintura sobre las superficies metálicas del vehículo tiene un espesor de entre 120 y 140  $\mu\text{m}$  (micrómetros o micras) o, lo que es lo mismo, entre 0,12 y 0,14 milímetros. Este espesor se forma en realidad por la adición de diferentes capas sobre la chapa. La primera de ellas es la de fosfatación. La fosfatación (o fosfatado) es el tratamiento superficial del metal (chapa de acero) para prevenir su oxidación. Se realiza por inmersión para asegurar que toda la superficie queda protegida. A continuación se realiza el pasivado, que, mediante una nueva inmersión, consigue una superficie sin poros cargada electrostáticamente para recibir la pintura. Estos dos tratamientos dejan una primera y finísima capa de algo más de 5  $\mu\text{m}$  sobre el metal.

La siguiente capa corresponde a la electroforesis, electrodeposición o cataforesis. Nuevamente por inmersión, las piezas de chapa reciben una primera capa de pintura que sirve también de protección, para homogeneizar pequeñas irregularidades y como base para la pintura. Esta capa mide entre 20 y 25  $\mu\text{m}$ .

El aparejado o imprimación añade una nueva capa de entre 30 y 50  $\mu\text{m}$  de espesor. Se realiza con robots mediante pulverización electrostática, aunque para llegar a los huecos más escondidos lo ideal es recurrir a una pulverización manual. Esta capa se seca a unos 150° durante entre cinco y 20 minutos.

Por último, se aplica la pintura en sí, que tiene un grosor de entre 40 y 50  $\mu\text{m}$ . En el caso de colores metalizados o nacarados, la pintura base es una pequeña capa de entre 10 y 15  $\mu\text{m}$  sobre la cual se deposita una nueva capa de 40 a 50  $\mu\text{m}$ . También hay acabados que requieren de hasta tres capas de pintura.

Ten en cuenta que la pintura original es siempre mejor que un "repintado" sobre ella, así que, si es posible, merece la pena salvarla.

