



REPARAR PINCHAZOS CON MINICOMBI

LOS PARCHES MÁS EFICACES

Son autovulcanizantes y se pueden aplicar en la cubierta tanto en frío como en caliente. Los parches Minicombi aportan más eficacia y rapidez que los tradicionales, sobre todo en ruedas de TT. Texto Carlos Ramírez Fotos C.R./L.M.N.

La dirección tira hacia un lado o el coche se muestra perezoso del eje trasero... Está claro, hemos pinchado. Hay que parar ya: porque detectar a tiempo la pérdida de aire en una rueda es primordial para evitar que se destroce. Si rodamos unos metros sin aire, la llanta y las piedras del terreno provocan cortes y desgarros en las gomas que impiden su reparación. Entonces nos enfrentaremos a dos problemas: uno, el económico; y dos, peor todavía, que si nos encontramos en una zona deshabitada (como por ejemplo en un desierto africano), perder una rueda puede ser clave para arruinar nuestra aventura. Por lo pronto, habrá que proseguirla con muchísima precaución.

Ahora bien, si detectamos a tiempo la rueda pinchada y la reparamos, nos evitaremos los dos problemas.

La firma alemana Rema Tip/Top ofrece una solución fácil de usar y rápida para reparar un pinchazo allí donde se produzca.

Se trata de los parches Minicombi, autovulcanizantes y que se pueden aplicar en la cubierta en frío o en caliente. Cada unidad cuesta unos cinco euros, se venden en tiendas especializadas y su aplicación se efectúa de forma combinada, exterior e interior, en bandas de rodadura con cualquier tipo de carcasa, ya sea diagonal o radial.

PINCHAZO REPARABLE

Antes de proceder a la reparación, debemos comprobar si el pinchazo se encuentra dentro de los límites de tamaño que recomienda el fabricante del producto y que se adjunta con el manual de uso. Si nuestro problema se ajusta a las condiciones indicadas, procederemos a usar los Minicombi.

En primer lugar, identificaremos el pinchazo, llenando de aire la rueda si fuera necesario. Conviene marcar con tiza o similar la situación de la avería. Una vez desmontada la rueda del vehículo y

con la presión cero, tenemos que sondear la dirección del objeto punzante que ha producido la avería para, posteriormente, observar el tamaño del orificio originado.

Antes de proseguir, conviene asegurarse de que no hay más pinchazos. Es fácil que un arbusto espinoso, por ejemplo, consiga perforar la goma por más de un sitio.

Con la ayuda de un par de palancas y con habilidad, tendremos que sacar la goma de la llanta, al menos uno de los lados del neumático. Para conseguir despegar la goma de la llanta, podemos utilizar un vehículo y el Hi-Lift. En un taller esta operación se realizará con el utillaje específico y en un tiempo mínimo, pero no es éste el caso.

LIMPIAR, LIJAR, PEGAR...

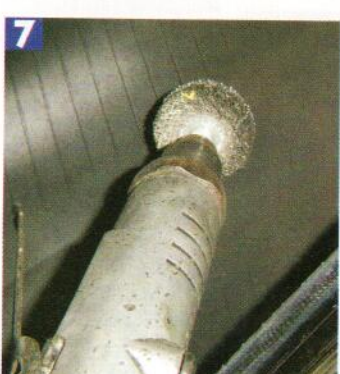
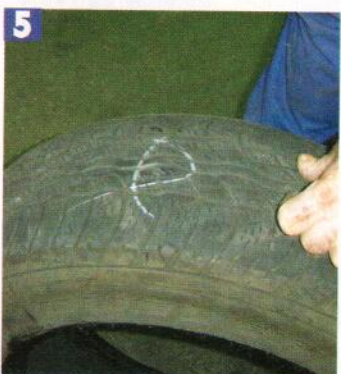
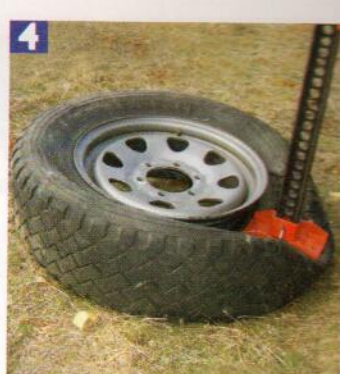
Con el lateral del neumático fuera de la llanta, limpiaremos el interior de restos de goma o arena que se puedan haber introducido. Posteriormente, con la ayuda de una máquina alimentada con baterías provista de una fresa, o en su defecto de una lija, limpiaremos la zona interior del neumático próxima al pinchazo. Primero de dentro hacia fuera y a continuación en sentido inverso. Si utilizamos una herramienta giratoria, hay que ponerse gafas de protección contra las posibles proyecciones de goma que se desprendan durante el proceso.

El raspado interior debe adaptarse al tamaño del parche a utilizar. Una vez finalizado, limpiaremos la zona en seco, eliminando los restos de polvo y el material abrasivo residual. Es el momento de aplicar sobre la superficie rascada una mano de cemento especial, cuyo color es azul, aportado por el fabricante del parche. Después, introduciremos el parche por el interior del neumático hasta que aparezca el vástago metálico por el exterior.

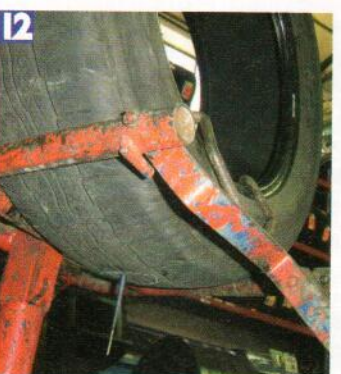
Con la ayuda de unos alicates de pico plano tiraremos de él con fuerza, comprobando que se ajusta al interior del neumático de forma plana. Después y con la ayuda de un rodillo y en sentido radial, rodaremos sobre el parche desde el centro hacia fuera. Una vez concluido, se puede aplicar una mano de sellador butílico a la orilla del parche que alcance la base reparada.

Tras realizar un último chequeo a la reparación, montaremos la cubierta de nuevo sobre la llanta e inflaremos el neumático hasta la presión de servicio.

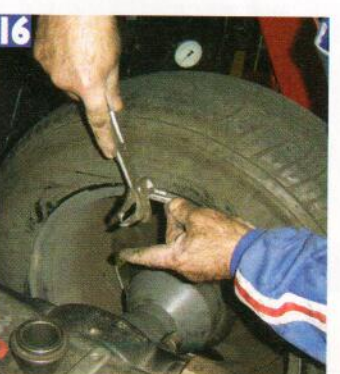
Es el momento de cortar el vástago que sobresale de la cubierta con la precaución de no tirar de él. El parche Minicombi y el neumático se vulcanizan con la presión y la temperatura que genera la rodadura. Por lo tanto, tendremos que instalar la rueda en el vehículo y rodar con ella en torno a 50 kilómetros para concluir los trabajos de reparación. ■



1. Para reparar un neumático, en primer lugar debemos identificar el origen de la fuga de aire.
 2, 3 y 4. Para desmontar la llanta, nos ayudaremos de la máquina apropiada. En situaciones extremas podemos recurrir al Hi-Lift y al propio vehículo.
 5. Retiramos el objeto punzante.
 6. El kit de reparación está compuesto por una chincheta de goma y cemento adhesivo.
 7. Para garantizar la adhesión del material aportado, lijaremos el interior de la zona afectada.



8. Aplicamos cemento para garantizar la unión con el caucho.
 9. Aplicamos la chincheta introduciendo la parte metálica desde el interior de la cubierta y tirando con un alicate.
 10. Aplicamos presión desde el centro de la chincheta al exterior.
 11. Finalizado el trabajo, dejaremos secar durante unos minutos.
 12. Vista exterior del trabajo.
 13. Una vez montada la rueda, cortaremos el material sobrante.
 14. Aspecto exterior del sistema clásico de barra autovulcanizable.



15, 16 y 17. El aporte de material para reparar el pinchazo supone un desequilibrio del neumático que debemos corregir convenientemente.

FICHA TÉCNICA

Dificultad Media.
Tiempo estimado 2 horas.
Material necesario Gato Hi-Lift, llave de ruedas, lija, herramienta básica y kit de reparación.
Coste 30 euros.
Más info: www.rema-tipotop.com