

REGENERAR UN ASIENTO

UNA NUEVA VIDA

AUNQUE EN MUCHOS CASOS DURAN TODA LA VIDA DEL VEHÍCULO, LOS ASIENTOS HAN DE CONSIDERARSE UN CONSUMIBLE. SI LOS TUYOS HAN LLEGADO AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL, ES HORA DE REGENERARLOS. TEXTOS Y FOTOS: CARLOS RAMÍREZ

La mayoría de los vehículos todoterreno tiene una vida tranquila, y es el paso del tiempo su principal enemigo a la hora de mantenerse en buen estado. Los destinados a usos profesionales o los que han caído en manos de gente viajera y deportiva están sometidos a un desgaste mucho más acusado, tanto en su parte mecánica como en sus interiores.

Uno de los puntos críticos de los interiores son los asientos, especialmente el del conductor. Su deterioro con el uso no solo resta presencia a nuestro vehículo, sino que da lugar a una merma en cuanto a confort se refiere.

Con el uso, los asientos acumulan suciedad y manchas que podemos eliminar con productos específicos para tapicerías. Más tarde o más temprano, el tema irá a más, y la tapicería terminará rasgándose por desgaste. Por otra parte, la solución que ofrecían antiguamente los vehículos industriales y muchos todoterrenos de equipar tapicerías de material plástico, sin

transpiración, favorece la superación, lo que reduce enormemente el confort, especialmente en verano.

Para resolver estos problemas, podemos recurrir a un tapicero, que sin duda hará el trabajo por nosotros. Aun así, es muy probable que se encuentre con dos escollos; los mismo que encontramos nosotros. El primero es regenerar el cuerpo del asiento, ya sean pegadas, cogidas con grapas u otros elementos de fijación. Como siempre en estos casos, hacer fotografías detalladas del proceso puede ayudarnos en el posterior ensamblaje.

Una vez desprovisto el bastidor de todo elemento no metálico, procederemos a su revisión. No es de extrañar que presente algún tramo partido que requiera regenerarse con soldadura o pintura. Por supuesto, limpiaremos a fondo y verificaremos el correcto funcionamiento de las guías deslizantes que permiten el ajuste longitudinal y la reclinación del asiento.

En el mejor de los casos, podremos encontrar recambios tanto para el cuerpo de los asientos como para su tapicería, simplificándose de forma notoria el trabajo. Lo mejor de este trabajo es que no necesitare-



HACER FOTOGRAFÍAS DETALLADAS DE TODO EL PROCESO DE DESMONTAJE NOS AYUDARÁ A MONTAR EL NUEVO TAPIZADO CON MAYOR FACILIDAD

mos herramienta específica, tijeras, cuchilla de corte, grapadora y cola de contacto.

En nuestro caso, el objetivo era sustituir los asientos de un veterano Santana 88, cuyos componentes originales, sin sujeción alguna, ofrecen un confort muy precario. Pero lo peor es que son de vinilo, insopitable con el calor del verano e incluso en primavera.

Tras evaluar diferentes opciones, partimos de unos asientos de Land Rover Defender adquiridos en un desguace a los que despojamos de todo lo que no fuera metálico. El siguiente paso fue adquirir un kit de reconstrucción, disponible en el mercado de accesorios, que incluía hasta el pegamento a utilizar.

Los bastidores presentaban fisuras en el metal que soldamos antes de realizar algún otro repaso de pintura para evitar la

oxidación, pero teniendo en cuenta que estas partes no van a quedar visibles. Mayor dedicación prestamos a devolver a su estado original los mecanismos de deslizamiento de las guías longitudinales y el repliegue del respaldo.

A continuación, pegamos el cuerpo de los asientos, el respaldo y el reposacabezas en sus lugares respectivos.

Insertar los tapizados requiere un poco de dedicación y tiempo. Para que queden tensos y sin arrugas, es conveniente hacer alguna que otra prueba sin recurrir al pegamento o las fijaciones definitivas.

Sin ser tapiceros profesionales, podemos dejar los asientos como nuevos con un poco de paciencia y, por supuesto, maña. La diferencia en cuanto a confort, estética, seguridad e, incluso, higiene, merece la pena. **TT**

CON LA LEY EN LA MANO

Si quieres reemplazar los asientos originales, debes tener en cuenta algunas consideraciones legales. Lo primero que debes saber es que solamente es posible montar asientos que hayan superado ensayos de homologación. En la práctica, cualquier asiento instalado en fábrica en un vehículo de la misma categoría que el nuestro es perfectamente válido.

Pero además debes montar los asientos en las guías originales de tu vehículo, sin realizar ningún tipo de modificación en sus anclajes. Tampoco está autorizada la modificación de los puntos de anclaje de los cinturones de seguridad, que normalmente son tres: el del pilar B, el del suelo y el del cierre de la hebilla. En nuestro caso, hemos usado los asientos de un Land Rover Defender con las guías originales del Santana, por lo que no hay ninguna reforma que homologar.

No obstante, si quieres montar un asiento de posventa, su fabricante o distribuidor deberá proporcionarte el certificado de homologación, que especifique en qué vehículos se puede montar y sobre qué guías se ha ensayado. En este caso, deberemos aportar también en la ITV el certificado del taller y el informe de conformidad.

Por último, si te decantas por montar un asiento no homologado (muchos de los que encontrarás en el mercado de posventa no lo están), la única opción es realizar los ensayos correspondientes en un servicio técnico de homologaciones, una opción difícilmente viable desde el punto de vista económico para un particular.

Para saber más, basta con que busques en Google la última revisión del *Manual de Reforma de Vehículos*, publicado por el Ministerio de Energía, Industria y Turismo.



PASO A PASO. A la hora de desmontar el asiento, hay que fijarse en los anclajes de todos los componentes (1). Una vez que tengamos el bastidor desnudo (2), lo revisaremos, limpiaremos y arreglaremos sus posibles desperfectos.

El montaje de la nueva tapicería sobre la nueva espuma requiere maña. Es mejor practicar con los elementos por separado antes de realizar el montaje definitivo (3). A continuación pegamos la espuma al bastidor, la forramos

con el tapizado y lo tensamos, en este caso mediante una junta de goma (4), varillas y pliegues de chapa (5), sin olvidar las grapas de sujeción (6). El último remate es un cierre a base de guías de plástico (7).