



Brico 034, tema **garaje y hogar**, dificultad 3

¿Se te partió el cuadro de la bici? Suéldalo y vuélvelo a pintar

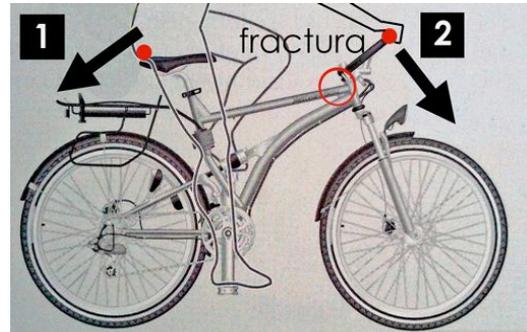


Hasta hace poco éramos de los que pensábamos que las bicicletas de la gama de los 2 500 – 3 000 € eran unas poderosas estructuras de aluminio con certificación *ISO 9001*, resistentes, elegantes, testadas... capaces de todo. Y mucho más si no sólo no se usan para recorrer *pistas extremas* sino que se les da un trato decididamente urbano.

¿Se pueda partir un cuadro con un uso cuidado? Pues sí. En cualquier momento.

La estructura en realidad está sujeta a **dos potentes fuerzas** de deformación

por el peso del ciclista repartido entre la presión del tronco sobre la tija del sillín (1) y de sus brazos en el manillar (2), sobre todo en las rampas, además de las vibraciones procedentes del suelo.



Como ejemplo, traemos aquí una bicicleta *Mercedes-Benz* del bonito modelo plegable *Street Bike* que, yendo tranquilamente por la llanura de un carril-bici... ¡ *crash* !,



hizo de repente un crujido terrible y, por suerte, sólo quedó en una pérdida de equilibrio *desasosegante* en la que todo empieza a *bailar* por debajo y el sillín se queda como suelto, oscilando, y no en un camión que pasa por encima al caerse en una calle o una carretera.

Así es que, si nos encontramos fuera ya del período de garantía, la **solución de emergencia** para poder seguir utilizándola unos días, o incluso durante un viaje largo en el que estemos inmersos, puede ser un cable de acero forrado de manguera transparente bien apretado **con un tensor y unos abarcones**.

2. Reparación de emergencia



Una vez nos encontremos en condiciones de soldar la rotura, es muy conveniente **añadir a la zona fracturada una pieza de refuerzo** que haga comportarse a la unión como un bloque compacto.



En este caso concreto, es mucho mejor realizar la soldadura con la tija del manillar en su lugar original, **sin sacarla**, para evitar deformaciones por calor en el tubo.



A continuación, seguimos los pasos que se explican en el cursillo de chapa y pintura en el orden lógico para volver las cosas a lo más parecido a su estado primitivo: **desbastar, lijar, enmascarar, imprimir, pintar, decorar y barnizar**.

4. Desbastar y lijar

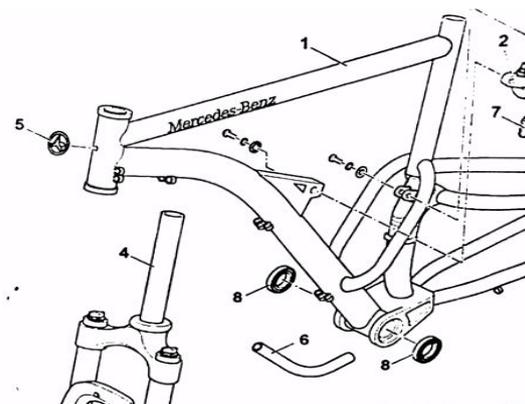


Una vez enfrizada la soldadura se *amol*an las grandes imperfecciones a máquina y con una lima fina. Se termina **aplicando sucesivamente hojas de lija** de grano más fino cada vez (60-120-240-400) hasta que resulte muy suave al tacto.

5. Enmascarar



En el caso de que deseemos pintar completamente la bicicleta,



se desmontan todos los sistemas de iluminación, cambio y frenado hasta que el cuadro quede aislado.

Pero si la reparación va a ser parcial, como ocurre en este trabajo, **enmascaramos** con cinta de carroceros y plástico de pintor las zonas a las que no queremos aplicar spray hasta una distancia prudente a la zona de la reparación para poder difuminar la pintura sin que se note la transición.

6. Imprimir



Para la capa de imprimación usaremos al menos dos capas de un **spray de aparejo** que uniformen los poros del material y prepare la adherencia de la pintura.

Y, tras las manos extrafinas de **lija de acabado** que podemos hacer con un estropajo Scotch-Brite,



se encargan unos *sprays* del código de **color original** de la bicicleta, más los barnices, en cualquier empresa envasadora *tintométrica*...

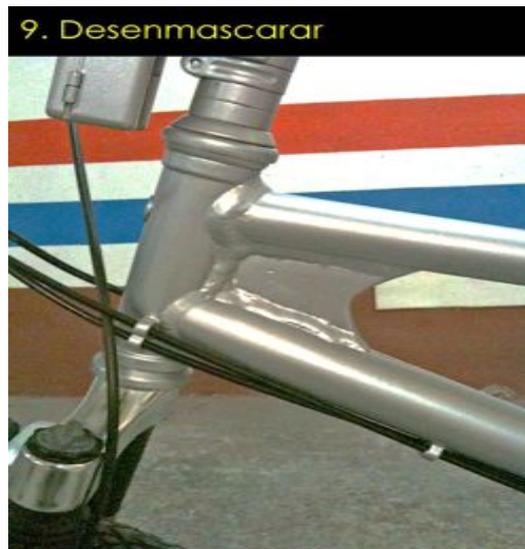


para rociar **dos o tres capas**, según la necesidad, en un ambiente completamente desprovisto de polvo y corrientes de aire, dejando secar entre ellas.

En cualquier rotulista encargamos también un **duplicado de la pegatina** vinílica (22 x 200 mm) que deberemos adherir bien alineada y cuando la pintura esté completamente firme.



Con dos generosas **capas de barniz** de automoción terminamos el trabajo y desenmascaramos cuando haya endurecido.



Bueno, pues ya sabéis que **un rollo de alambre** un poco fuerte, por ejemplo, en la cajita de herramientas **nos puede sacar de un buen apuro**.

