



Brico 066, tema fontanería, dificultad 2

Para no perder ni el agua ni el tapón del depósito



Hay cuatro problemas que molestan a los usuarios de *campers* provistos de depósito de agua limpia. De uno de ellos ya nos hemos quejado bastante los propietarios de VW California y Mercedes-Benz Marco Polo: la **pérdida de agua por el tapón exterior**, sobre todo cuando acabamos de llenarlo, en los virajes bruscos y en las rampas de garaje.

Los otros tres tampoco son menos de atender: el **bloqueo incompleto de la cerradura**, las **manchas calcáreas** por debajo del tapón y la **pérdida por olvido** cuando repostamos agua.

Pues la clave está en resolver la falta de estanqueidad de la goma del tapón, que no presiona lo suficiente la bocana del depósito.

Estos tapones funcionan por el sistema de bloqueo del arillo de tres garras a cuarto de vuelta.



Es decir: **se mete el tapón y se presiona ligeramente hacia adentro** mientras se gira a la derecha.

Ello se produce sin problemas porque el arillo dentado del tapón va solidario al asa mientras la cerradura permanece abierta.

Después volteamos la llave un cuarto a la derecha y el arillo queda *loco* con respecto al asa y puede girar libremente sin ejercer movimiento alguno efectivo sobre la bocana. Por eso, aunque lo giremos o apretemos girando no se abre.



De este sistema, tan genial como precario a veces, surge una dificultad: con el tiempo (a veces desde el principio) **el tapón no ejerce una presión suficiente sobre la bocana**. Y ello origina los dos primeros problemas: que se salga el agua y que no se consiga bloquear el arillo correctamente y el tapón se quede abierto, aun girando la llave correctamente.

Pues vamos por partes, resolviéndolos uno a uno:

1. Contra las pérdidas de agua y el problema del bloqueo, un remedio de cincuenta céntimos de euro.

El tapón lleva en su lado interno una **arandela de goma de ala ancha** (diámetro interior 35 mm, exterior 75 mm, grosor 2 mm) que es la que hace posible la estanqueidad.



La solución es añadir otra debajo que podemos comprar en cualquier establecimiento de saneamientos pidiendo una goma para el **descargador de la cisterna del WC** de casa,



que –casualidad– es prácticamente idéntica a la que necesitamos. Y vale,

como mucho, 0.50 €. Sólo hay, en caso necesario, que recortarle con unas tijeras un milímetro de diámetro en alguna de sus partes (círculo externo o interno).

Probad, y veréis cuánta visita al concesionario os evitáis.

2. Pasados unos meses desde que se reposta agua, suele suceder en estos tapones que empiezan a agarrotarse y puede ser difícil intentar abrirlo. Incluso no poder sacarlo: sólo oír un *clac, clac, clac*.

La solución requiere dos precauciones:

2.1. Una vez al semestre, más o menos, o siempre antes de una salida tras parada prolongada, rociar la goma interior del tapón con *spray* lubricante de silicona, de cualquier marca.



Es importante no usar aceites lubricantes minerales. También nos sirven las típicas cremas transparentes emolientes *al agua* de uso doméstico e íntimo.

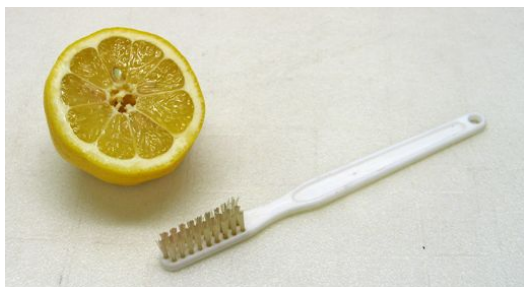
2.2. Siempre que se quiera abrir el tapón hay que hacer un doble movimiento simultáneo: Una vez girada la llave un cuarto de vuelta hacia la izquierda y sacada del tapón, apretar firmemente hacia adentro con las puntas de los dedos de las dos manos y girar hacia la izquierda: no falla.

3. Contra las manchas, los remedios de la abuela.

Casi todos tenemos la parte de abajo del tapón del depósito con numerosas incrustaciones calcáreas, unos por vivir en zonas con aguas muy duras y otros porque pasamos con frecuencia por ellas y repostamos allí la *furgo*.



Parece una tontería, pero igual que a *grandes males, grandes remedios*, a suaves depósitos alcalinos convienen suaves ácidos como el cítrico o el acético. O sea: que para quitar esas manchas no hay como el limón o el vinagre aplicados con un viejo cepillo de dientes.



Con lo que la carrocería, una vez aclarada, se nos quedará así de limpia y así de fácil:



y 4. Contra las pérdidas del tapón, *atarlo corto* para que no se escape. Literalmente.

La idea surge de lo que se ve en su hermano del otro depósito, el del

carburante, junto a la puerta del conductor:



Que viene de serie con un hilo de PVC para no perderlo en los repostajes.

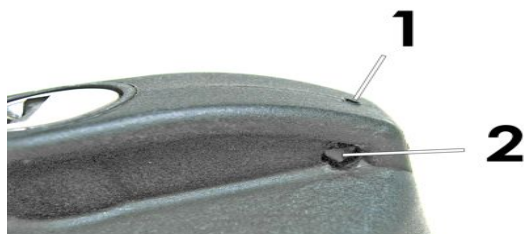
Nosotros usaremos uno de cobre (de los normales para electricidad) recubierto de funda negra de 1 mm de diámetro. También nos puede servir uno de nylon de pescar.



La broca para hacerlo pasar por las piezas será de 2 mm (se emplea la HSS para metal).



Practicamos primero un taladro de 2 mm de diámetro en el resalto del asa y otro de 5 mm en el costado del resalto.

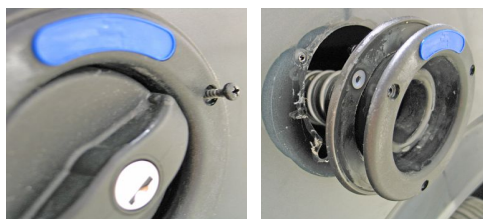
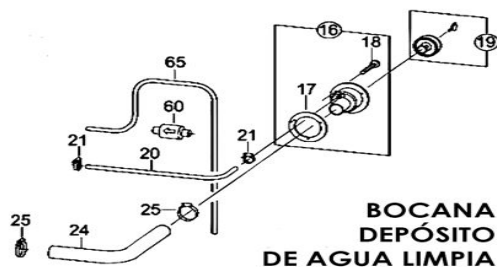


El primero nos sirve para meter el hilo y el segundo para sacarlo, anudar el cabo



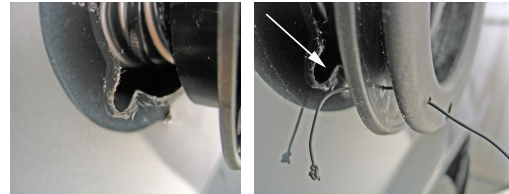
y, habiendo tirado de él, permitir que quede **alojado y oculto**.

Para insertar estéticamente el otro cabo del hilo en el marco de la bocana, y previo estudio de cómo van las piezas para no comportarse como *un elefante en una cacharrería*, se **desatornillan los tres tirafondos** de rosca chapa



y se tira cuidadosamente tanto del marco como de su goma de estanqueidad **sin perder las arandelas**.

Y, aprovechando que en la chapa hay una escotadura,



justamente a esa altura **taladramos con la broca de metal de 2 mm** de diámetro ambas piezas por las que pasaremos el hilo. Luego lo anudaremos y alojaremos a la altura de la escotadura, para que no moleste al cerrar.

Una vez clausurado todo de nuevo, el aspecto final sería éste:



Cada vez que cerremos el tapón, si no queremos que sea *atractivo* para ningún bromista, podemos escamotear al cable en el propio hueco que dejan tapón y marco.

Recordad finalmente que este logo azul tiende a despegarse. Es importante volverlo a pegar si se empieza a mover.

