

# Pequeños daños, grandes soluciones

## Objetivo: reparaciones rápidas e invisibles

Es habitual encontrarnos con pequeños daños de pintura en la carrocería de nuestros vehículos. Pequeños desperfectos en los costados originados cuando un vehículo contiguo golpea al abrir su puerta, roces con columnas (frecuente en aparcamientos públicos), impactos de piedras al circular a gran velocidad, roces en paragolpes al entrar o salir de un aparcamiento, etc. Todos ellos son pequeños daños que requieren un repintado y que no siempre son reparados por falta de tiempo o por el coste que le supone al propietario.

Pilar Santos Espí

**C**uando se habla de pequeños daños de pintura son varias las técnicas de pintado o procesos a los que nos podemos referir: pintados parciales, difuminados, parcheados, spot repair, smart repair, etc. Es importante conocer y diferenciar cada uno de ellos.

En números anteriores de la revista ya se ha hablado de la técnica del difuminado aplicada a los acabados bicapa, consistente en difuminar el color con la base bicapa, mediante la aplicación de las distintas manos de color en extensiones cada vez mayores, y concluir con la aplicación del barniz, en principio, a toda la pieza o piezas afectadas. Se trata de una técnica de aplicación muy empleada en el día a día del pintor, que solventa problemas de igualación de color, aplicable tanto en pequeñas como en grandes superficies a pintar y ya sea difuminado dentro de una pieza ó difuminado a la pieza adyacente. Por el contrario, cuando la base bicapa se aplica a toda la extensión a repintar, como por ejemplo en el caso de piezas sustituidas, se denomina pintado “al corte” o “de borde a borde”.

No hay que confundir la técnica del difuminado con lo que se denomina pintados parciales, en los que no se pinta la pieza entera sino sólo una parte de ella donde se sitúa el daño. Estos pintados parciales son posibles por la presencia de molduras o pliegues en el panel, es decir, que se trata de zonas acotadas.

Por último, se puede realizar un difuminado con el barniz o con el esmalte monocapa, técnica a la que se le suele denominar parcheado o parche perdido. En este tipo de reparaciones la superficie a pintar no está acotada como en los pintados parciales, por lo que requiere de una mayor experiencia y habilidad por parte del pintor. Además, es posible que con el tiempo la zona de unión entre la pintura aplicada y la preexistente en el vehículo pueda notarse. Esta técnica es a la que hace referencia este artículo.

### Proceso

Este tipo de reparaciones no se recomienda cuando los pequeños daños se encuentran en el centro de grandes piezas como capós, techos, costados, etc. obteniendo en estos casos un mejor resultado y en menor tiempo con las técnicas de pintado convencionales.





con el techo. Para evitar extenderse con la aplicación del barniz, se realiza el parche cortando en el montante trasero o en la zona de unión con el techo en una zona estrecha.

El proceso de difuminado del barniz o esmalte monocapa puede variar en algunos aspectos según las instrucciones del fabricante de los productos de pintura empleados. En cualquier caso, el proceso general en el caso de un acabado bicapa consiste en:

- Aplicación de las pinturas de preparación o fondo, concluyendo con la aplicación y lijado del aparejo.

Para obtener un acabado satisfactorio y lo más beneficioso posible, se debe tratar de un daño muy pequeño situado en el borde o extremo de una pieza, limitado en parte por otros elementos (faros, ventanas, molduras, etc.), de manera que la reparación quede disimulada a la vista y suponga un ahorro en tiempo y coste de materiales respecto a las técnicas convencionales. Por ejemplo, es habitual su realización en paragolpes debido a las formas más complejas que permiten limitar las zonas a reparar.

Otra ocasión en la que suele realizarse este tipo de operaciones es en el caso del pintado de un costado o aleta trasera en la que existe continuidad de la pieza hasta el montante delantero e incluso en ocasiones,



- Matizado del contorno de la zona aparejada. Se prepara la zona en la que se va a realizar la integración del barniz que se aplica con el existente ya en la pieza. Hay que tener en cuenta que la aplicación final con el disolvente integrador debe realizarse siempre dentro de la zona matizada, por lo que se suele recomendar un matizado mínimo de unos 25-30 cm alrededor de la zona aparejada. Este matizado se suele concluir con un scotch brite o almohadilla ultrafina y después una lija P3000 o P4000.
- Aplicación de la base bicapa hasta cubrir el daño. Se difumina el color mediante la técnica de barrido (aplicación desde la zona a cubrir hacia el exterior) o la de recogido (en sentido contrario), consiguiendo una degradación de mayor a menor cantidad de producto según nos acerquemos o alejemos de la zona reparada.
- Aplicación del barniz dentro de la zona matizada y realizando una degradación del mismo, reduciendo la cantidad del barniz conforme nos alejamos del daño.
- Fusión del barniz aplicado con el original de la pieza mediante la aplicación en la zona de unión de la mezcla de una parte del barniz preparado con el disolvente integrador en la proporción indicada por el fabricante. Se aplica esta mezcla o directamente el disolvente integrador sin mezclar hasta conseguir la unión del barniz fresco con el original. Siempre seguir las instrucciones del fabricante.
- Una vez seco, se realiza el pulido de la zona de forma suave y sin incidir demasiado. En algunos casos, el fabricante recomienda el pulido de la zona antes de la aplicación de la pintura de acabado.

En el caso de parchado en acabados monocapa las operaciones son similares, solo que es el esmalte monocapa el que ha de mezclarse con los productos integradores para conseguir la fusión con el esmalte original.

### Productos

Los fabricantes de pintura disponen de productos específicos para este tipo de operaciones, denominados “disolventes de difuminados” o “disolventes integradores”, que se presentan como productos para ser mezclados con el barniz o esmalte monocapa en cierta proporción, directamente con la pistola aerográfica, o en formato aerosol.

### Herramientas

Para realizar este tipo de procesos el taller no necesita grandes inversiones, son equipos y herramientas presentes en los talleres de pintura.

- **Pistolas aerográficas:** Pueden emplearse las pistolas habituales del pintor o una de retoques, que cada vez más presentes en los talleres de pintura cuentan con un menor tamaño pero con la última tecnología; ya sean HVLP o híbridas, se trata de pistolas con un diámetro de boquilla menor que permiten reducir el área de reparación respecto de las pistolas convencionales.
- **Lijadoras:** Con la misma filosofía que las pistolas, para extender lo mínimo posible el área de reparación se recomienda el uso de lijadoras con un diámetro de disco de 75-80 mm. Además, también pueden ser necesarias lijadoras manuales, empleando también aquellas de menor tamaño.
- **Pulidoras:** Necesarias para el proceso de pulido.
- **Equipo de infrarrojos:** Se recomienda disponer de estos equipos para acelerar los tiempos de secado.

### Rentabilidad

La realización de este tipo de reparaciones conlleva un ahorro en los tiempos de mano de obra y en el consumo de materiales. Este menor tiempo se aprecia sobretodo en las operaciones de enmascarado, lijados y desmontaje y montaje de accesorios. Y en el caso de los materiales, esta limitación en la zona de intervención implica un menor consumo de barniz o esmalte monocapa, productos de enmascarado y lijas. ●

