



La formación, clave para el desafío de los nuevos automóviles

Consecuencias económicas de las novedades en reparación. XVII Ciclo de Conferencias de la Cátedra CESVIMAP de la UCAV



LA ESPECIALIZACIÓN EN REPARACIÓN DE CARROCERÍA Y PINTURA DE **CESVIMAP** HA ESTADO PRESENTE EN EL XVII **CICLO DE CONFERENCIAS DE LA CÁTEDRA CESVIMAP DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE ÁVILA**

El público que llenaba la sala pudo disfrutar de la especialización en reparación de carrocería y pintura de **CESVIMAP**. **Juan Montes, Federico Carrera y Pablo López** efectuaron un análisis económico de la repercusión de los nuevos materiales y productos que se emplean en carrocería –aceros, aceros de alta resistencia, aluminio, plásticos, fibra de carbono...– y pintura –colores tricapa, mate, vehículos con varios colores, etc.–. Así, en el caso concreto de los plásticos, su reparación es medioambientalmente beneficiosa, puesto que se reduce la generación de residuos y, además, los costes se ven aliviados. En fibra de carbono el ahorro global en reparación oscila entre un 93% y un 96%.

Los dos invitados a estas jornadas, **Alberto Sastre**, de **SIKA**, y **Vicente de las Heras**, de **BOSCH**, participaron con dos didácticas ponencias sobre la funcionalidad de los adhesivos en automoción y sobre la importancia de la formación en materia electromecánica

¿Cómo afectan las nuevas novedades al taller?

En carrocería, a medida que se incrementa la resistencia del acero disminuye su reparabilidad. De hecho, los **aceros más resistentes** (al boro) no se pueden reparar ni estirar en bancada, por lo que si la pieza está afectada hay que sustituirla. Para ello son necesarias herramientas especiales, que

requieren la formación de los operarios e información del fabricante.

Si la carrocería es de aluminio, no se puede estirar en bancada y las piezas de fundición y los perfiles extruidos tampoco se podrán reparar. Además, el taller requerirá un área específica para aluminio y herramientas especiales; y, por supuesto, formación e información.

En **pintura**, destacan las adaptaciones que ha de realizar el taller ante las nuevas tecnologías de pintado como los colores tricapa o mate. Las tendencias estéticas de los fabricantes de automóviles tienen una consecuencia directa: el aumento de costes en el repintado. ¿Cómo controlarlos? Renegociando con los distribuidores, controlando que se utilizan los materiales de manera eficiente, trabajando con marcas de pintura más baratas o reciclando productos. También, mediante productos adecuados: masillas de bajo peso específico, aparejos húmedo sobre húmedo, imprimaciones en spray, barnices elásticos, etc. Se puede ahorrar operando sobre el coste energético del taller. El de los elementos de secado, como cabinas o IR, es el más importante en el área de pintura. Cualquier disminución en su tiempo de uso influye de manera notable en los gastos del taller. Novedades como los barnices que pueden secar completamente a temperatura ambiente o en cabina, mediante secado rápido, son interesantes ■

