

También prestó declaración en la audiencia de debate Ricardo López, perito mecánico de la División Plantas Verificadoras de la Policía Federal Argentina, quien brindó explicaciones técnicas acerca de los motores "clavados" y de las diferencias que existen entre un motor a nafta o a gas y uno incendiado o dejado a la intemperie.

En tal sentido, ilustró que un motor puede estar "clavado" cuando las piezas que se deben desplazar –los pistones- "se agarran" sobre los cilindros, impidiéndole su funcionamiento. Aseguró que tal determinación se puede hacer a simple vista, intentando hacer girar el cigüeñal si el motor se halla fuera del vehículo o, en caso contrario, empujándolo para verificar si los pistones se desplazan.

Por otra parte, López señaló que las camionetas Trafic de 1400 cm³ llevan motores de fundición de hierro, en los que el óxido provocado por intemperie o por incendio no tiene apariencia exterior semejante: por incendio se forman costras, que es el decapado, en tanto por intemperie queda como un polvillo colorado, que sale fácilmente. Eso, aseveró, puede ser detectado por un mecánico.

No obstante, comentó que si un motor incendiado es sometido a un baño de un elemento cáustico –como ser potasa- desaparecen totalmente los restos del incendio y no hay forma de detectarlo. Concluyó que ante la falta de óxido resulta imposible saber si estuvo a la intemperie u oxidado por cualquier otro motivo.

Por último, enseñó que cuando un motor funcionó a gas, quedan señales que así lo indican.