

por: FreeSlot
para la Revista Más Slot
artículo publicado en el n.33



Cómo montar una carrocería de fibra

Todo parece redondo, vamos a nuestra tienda preferida, compramos todo aquello que necesitamos para montar nuestro coche, o bien, chasis comerciales o piezas para montar uno artesanal, nos hacemos con todo, lo llevamos a casa, nos metemos en nuestro cuarto, robamos tiempo a nuestros parientes y cuando por fin esta ese chasis ajustado, montado, precioso.....!! problema !!, no nos atrevemos a poner la carrocería de fibra, por que nos va a quedar mal..., vamos que no sabemos por donde empezar.

Pues bien, intentaremos de una manera grafica y lo más práctica posible facilitaros al máximo esa operación, que aún a los más expertos les cuesta dios y ayuda.

Para ello vamos a utilizar una carrocería de la marca PS, concretamente las nuevas que corresponden al Peugeot 307, esta carrocería PS, sería comparable en material y características a las de V3. Esta carrocería es de fibra de vidrio y es muy endeble al tacto, ya que da la sensación de que se nos va a romper enseguida.

Lo primero que debemos de hacer es analizar la carrocería y empezar a extraer o visualizar sus distintas partes, zonas que por otro lado son francamente complicadas de ver, ya que en estas carrocerías de fibra no se resaltan los detalles como en las que estamos acostumbrados a usar (plástico o acetato). Debemos de identificar, faldones, rejillas, pilotos, retrovisores, aletines, etc, etc.

Aunque lo más difícil de analizar es el alerón, ya que este viene normalmente en una pieza al margen de la carrocería y algunos son francamente difíciles de adivinar, ya que apenas se ven líneas divisorias, bordes, cantos, etc, etc.

Para seguir adelante con nuestro objetivo necesitaremos un material mínimo para montar la carrocería con garantías, sería aconsejable tener:

1º. Plancha de metráquilato transparente o similar.

2º. Destornillador plano de relojero, lo más pequeño posible.

3º. Bisturí.

5º. Limas de precisión.

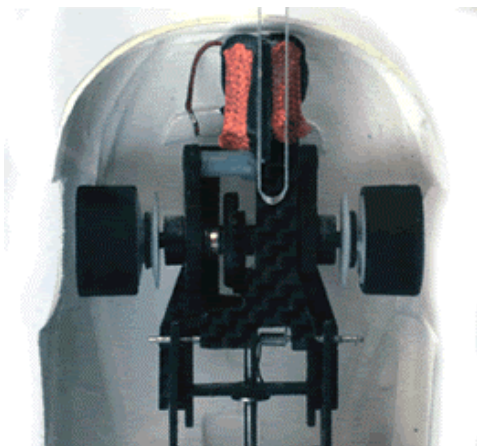
6º. Lija de agua (trozo pequeño) 7º. Trozos rectangulares (pequeños, entorno a 3x1 cm.) de fibra de 2 mm o algo similar que pueda sustituir a la fibra



El primer paso que al menos yo siempre he dado ha sido el de rebajar con la Dremmel los pasos de rueda, es decir donde van a quedar exactamente alojadas las ruedas, esto lo haremos con pocas revoluciones, ya que de no hacerlo así, nos comeremos con excesiva rapidez la misma y podríamos destrozar la carrocería.



Cuando lijemos todos los pasos de rueda, observaremos que en bastantes zonas quedan una especie de "pelos" o "hilos" de la fibra al aire que estropean bastante la vista de la carrocería, estos pelillos debemos quitarlos con una lija de agua muy fina y con cuidado, ya que de abusar al apretar lijando, podemos comernos la propia carrocería, ya que la fibra es bastante propensa a ello.

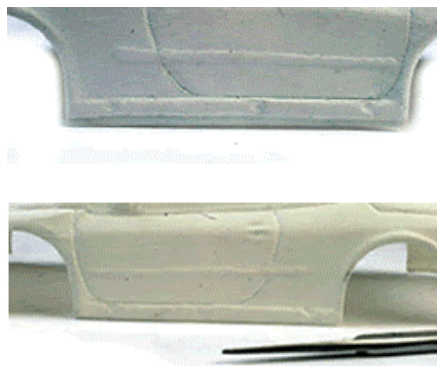


Una vez tenemos todos los pasos de rueda ya comidos es hora de presentar el chasis dentro de la carrocería, esto lo haremos de la siguiente forma, deberíamos de utilizar una placa de metraquilato transparente (en la sección productos podréis encontrarla), para poner sobre ella el chasis y presentar la carrocería sobre el chasis.

Con esto conseguiremos observar los pasos de rueda que trae de serie la carrocería con los que tenemos en nuestro chasis, con esta misma fórmula podemos deducir de fácil manera si nos es necesario comer el paso de rueda más hacia adelante o más hacia atrás.

En esta operación debemos de vigilar la guía y observar por debajo de la plancha que en el máximo giro posible de la guía, esta no roce en la carrocería, esto es muy importante, ya que de hacerlo deberemos de rebajar los pasos hacia el lado que nos pida.

Os mostramos en la imagen una foto de un chasis "no valido" para esta carrocería, con lo que deberíamos de comer los pasos de rueda bien como os mostramos o bien como mejor os convenga o más fácil solución encontréis.



En este caso que nos ocupa, el chasis WRC de PKS nos entra en medidas con la carrocería PS, con lo cual no deberemos de comer los pasos, tan solo nos queda medir bien y calcular cuanto nos debemos de comer los faldones laterales de la carrocería.

Si observáis con atención en los laterales, debajo de las puertas, existen unos faldones "sobrantes" que debemos de cortar, esto lo haremos con unas tijeras muy finas y de buen corte para no rasgar ni doblar la fibra, aquí debemos de tener especial atención para no dejar los picos que hay entre la puerta y los pasos de rueda, ya que estos suelen tender a quedar algo más largos y son estos mismos los que luego rozan en la pista.

Ahora pasaremos a rebajar el material sobrante en la parte delantera y trasera, aunque aquí suele haber excepciones, ya que algunos pilotos prefieren que queda algo más larga en su parte delantera o trasera, aunque yo prefiero evitar esto, ya que no todos los tramos por donde vamos a pasar son iguales y en alguno podemos encontrar desniveles que no puedan ser superados por nuestro coche, por algo tan elemental y tan evitable como es el lijado de la carrocería.

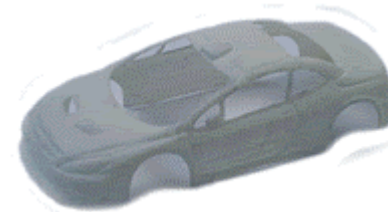


Es el momento más laborioso y delicado, recortar el sobrante de todas las lunas del coche, delantera, trasera y laterales.

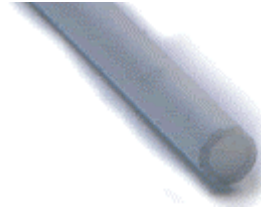
Yo normalmente, ahora estoy usando un bisturí de quirófano bien afilado para realizar un corte suave por todo el perfil de la ventana sin llegar del todo al borde final. Una vez que ya hemos echo esto en todas las ventanas, cojo un trozo de lija de agua muy fina y repaso todos los cantos, hasta llegar justo al reborde la ventana, lo que equivale a la realizad a la goma que hay en los coches para que no entre agua y ensamble el cristal sin holguras.



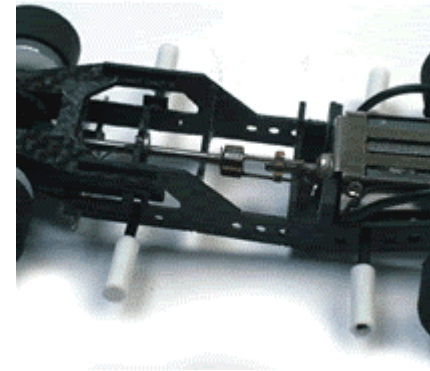
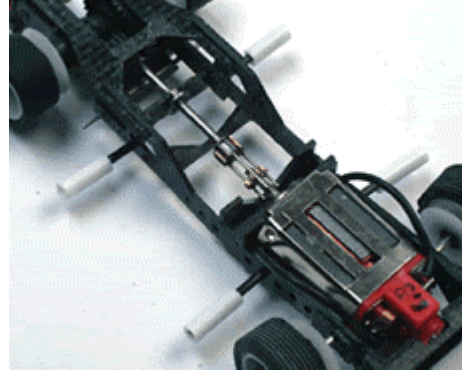
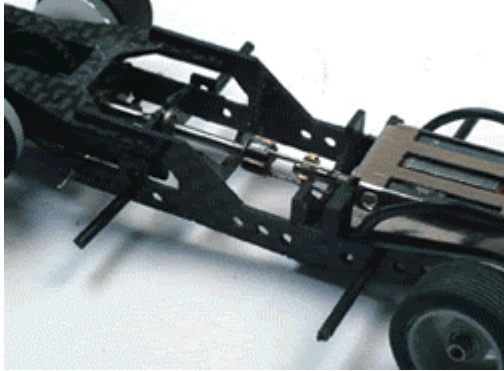
Para conseguir un buen acabado es conveniente repasar los interiores de las esquinas con limas redondas o cuadradas, depende del gusto de cada uno, pero recordaros que dejar los bordes interiores redondeados hará que vuestra carrocería aguante más, será menos quebradiza en los futuros impactos.



Una vez tenemos rebajada la carrocería por todas sus partes, debemos de hacernos con unos tetones, que pueden ser de cualquier material que sea hueco, yo suelo utilizar el mismo que traen las propias carrocerías, pero en más de una ocasión he usado el palo de un chupa-chups, que tiene el suficiente hueco como para alojar ejes limados sobrantes que suele ser lo que se utiliza para poner en el chasis como anclaje.

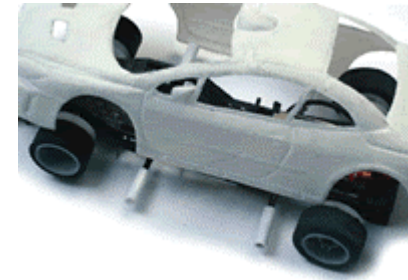


Cortaremos 4 trozos iguales y de una medida que sea más ancha que los propios tetones del chasis, para así ensanchar ligeramente la carrocería y que esta no baile una vez presentada sobre el chasis. Tampoco es conveniente que la carrocería se vea deformada en exceso, ya que al pegar los tetones sería irreal el resultado final y nos quedaría torcida.

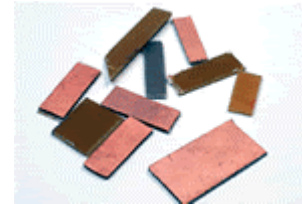


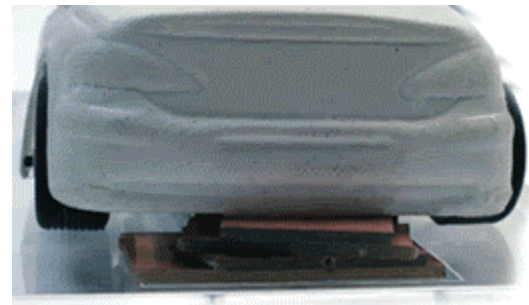
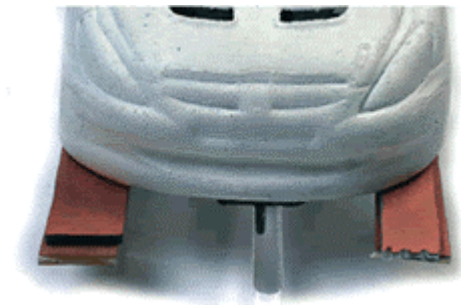
Pues es el momento más delicado, ahora tenemos un chasis cubierto por una carrocería que nos roza o apoya sobre una plancha.

Es el momento de elevar la carrocería a la altura más idónea, recordandoos que si pensáis usar la carrocería en rallies sucios, os debe de entrar la rueda de tacos, para solucionar esto tenemos dos opciones, o bien ponerle al coche ruedas talladas, o bien ponerle las normales y dejarle un poco más de altura a ojo. Yo soy partidario de la segunda opción, ya que la base de las ruedas talladas es la misma que las rayadas comerciales, por tanto la altura no suele variar.



La elevación yo la consigo con pequeños trozos o tiras de fibra que me van sobrando, estos trozos suelen tener un grosor de 1,5 ó 2 y suelo utilizar normalmente 3 alturas en la parte trasera y 2 en la delantera, dejando una ligera caída hacia delante en la carrocería.





Los trozos, los introduzco para aceros una idea rápida, debajo de los pilotos delanteros y traseros pero en los laterales.

Ahora si miramos por dentro, por los huecos de las ventanas, veremos que los trozos de chupa-chups tocan o no, la carrocería, pues bien, deben de tocar, en caso de hacerlo alguno debemos de sacarlos hacia fuera suavemente, haciendo presión sobre la carrocería, de esta forma conseguiremos asegurarnos que el ciano pegue sobre la base de fibra.



Es el momento delicado, un destornillador de relojero muy pequeño y el ciano, son nuestros próximos compañeros de aventura, debemos de dejar una gotita en la punta del destornillador, lo justo, para no gotear una vez introduzcamos el destornillador por dentro de las ventanas.

Dejaremos una gotita en la misma unión de la carrocería y el trozo de chupa-chups en todos y cada uno de los tetones.

Un producto que nos facilitaría y agilizaría la espera sería un acelerador de ciano, ya que con esa ligera gota y una pequeña pulverización con este spray nos servirá para retirar la carrocería y comprobar que ha fundido bien ambas partes, pudiendo de esta forma ya sin el chasis montado echar más ciano en todos y cada uno de los tetones.



Una vez los hemos pegado ya en su sitio los podemos reforzar con bicarbonato para endurecer la base.

Pues nada, ya tenemos montada la carrocería, a buen seguro que con este sistema, quizás la primera no, pero la segunda colmara todas nuestras expectativas y nos quedaremos a gusto, por han sido, a buen seguro unas cuantas las que hemos intentado poner y unas cuantas las que no nos han quedado bien, y creerme ni lo más "ávidos" pilotos del panorama nacional se escapan al tormento de poner la carrocería, unos cuantos punteros son los que aún buscan por los rallys alguno que les monte su siguiente carrocería.

Ya solo nos queda pintar nuestra carrocería, como sabéis actualmente hay dos pesos estipulados, en algún reglamento hasta 5 gramos y en otros hasta 6, prefiero los 6, así evitamos sustos a la hora de las verificaciones olvidándome de qué reglamento es válido.

Recordad que hay que poner el alerón, nosotros no lo hemos hecho porque es una labor a gusto de cada uno, unos lo ponen más atrás, otros más a delante, etc...

