



Brico 004, tema **carrocería exterior**, dificultad 5

Chapa y pintura en un cursillo rápido. Parte **práctica**.



Bueno, como complemento a la **parte teórica** del cursillo de chapa y pintura que ya conocéis, os paso de forma muy gráfica los pasos principales en un ejemplo práctico para reparar unos raspones de chapa poco profundos y abolladuras de entidad leve.

¿Quién no tiene en las punteras de los paragolpes y en las aristas de alguna de las cuatro aletas **las cicatrices** de aparcar de oído, de salir o entrar con prisa en el garaje, de tantos años de roces?

Éstos son de nuestro pequeño Opel Astra 1.4. Consultados varios chapistas de la ciudad, el presupuesto de reparación gira en torno a los **240 €**. Nosotros nos hemos gastado únicamente **39 €** en materiales fungibles.



Básicamente vamos a necesitar una **lijadora** excéntrica de 125 mm \varnothing con sus **hojas de lija** de tres granos progresivamente más finos (120, 240 y 400), alguna **esponja** de lija, una **masilla** para aparejar de dos componentes (en este caso *especial para plásticos*), **papel** para enmascarar (periódicos, folletos de publicidad...), **cinta** de carrocerero, la **pintura original** del vehículo (nos la hacen en *spray* en cualquier tienda de pintura para el automóvil viendo el **código** en nuestra documentación) y un **barniz bicapa** también en *spray*.





Compraremos también otro **spray de imprimación** o fondo para dar antes de la pintura.

Adicionalmente, nos vendrán muy bien un poco de **estropajo Scotch-Brite** del de casa y, dependiendo de la forma del paño a reparar, una **lijadora delta**, porque se llega mejor a los rincones inaccesibles.



Si queremos que el acabado sea casi profesional, nos será de mucha utilidad tener un poco de **cera-pulimento** y el disco de lana para acoplar a la lijadora. Lo que se conoce como **borreguillo**.



Para empezar, **limpiaremos bien el polvo** de la estancia donde vayamos a trabajar y fregaremos o **regaremos el suelo**. Los lijados los haremos conectando la máquina a un **aspirador** y, con el fin de **no dañar ninguna zona adyacente**, protegemos con varias capas de papel y cinta de carrocería el borde de la zona de trabajo, a ser posible siguiendo **líneas de despiece** de los paños de la carrocería. O, si fuera demasiado grande, trazando una división lo más disimulada y recta posible.



Con el disco de grano 120 en la lijadora **desbastamos** las principales irregularidades y excrecencias de material arrancado y desnivelado.



Después **afinamos** un poco más con la hoja 240 y preparamos con la espátula, que se suministra en el envase, sobre una paleta la **cantidad necesaria de aparejo** que se vaya a necesitar y que podamos aplicar en un par de minutos, poniendo aproximadamente un 95% de pasta base y un 5% de catalizador.

Poner catalizador sobre masilla



Obtener una mezcla homogénea



Se aplica **con presión y un poco de exceso** sobre las vaguadas que han dejado las abolladuras, erosiones y desconchados.

Aparejar con un poco de exceso



Normalmente en un par de horas se pone como una piedra y estará listo para **lijar** con grano 240 casi **hasta**

enrasar y después con 400 para dejar **muy suave**.



El acabado más delicado se puede hacer con **lana de alambre** (del de fontanería)



y con el **estropajo** (va mejor el **azul** que el **verde** porque raya menos), de forma que al pasar las yemas de los dedos obtengamos una sensación de **suavidad perfecta**.

Después de esta operación hay que **lavar con agua jabonosa y secar a conciencia** el área que vamos a decorar.

El **enmascarado definitivo** ahora hay que hacerlo con alta precisión, tapando ampliamente, insistiendo en los despieces para que la **cinta de carroceros se inserte muy bien** por todas las calles donde se encuentran unos paneles con otros. La **espátula fina de goma** es la más adecuada para esta operación.



Quedará así listo para **pulverizar la capa de imprimación**, que unificará la superficie, tapaná poros y preparará la pieza para recibir la pintura.

La aplicaremos, como todo lo que pongamos, a unos **30 cm** de distancia, **paralelos** al objeto, a **velocidad uniforme, solapando trazos**, en **capas cruzadas** vertical y horizontalmente, **arrancando y parando** la pulverización **fuera** de la superficie y siempre aplicando dos o tres **capas finas antes que una gruesa** para mejorar el secado.



Una vez seco (un par de horas), retocamos en suavidad con el estropajo, **eliminamos el polvo** con una esponja húmeda que no deje motas y, cuando esté incólume, empezamos la pulverización de la pintura del **color original**. Nos quedará un tono levemente satinado, sin buen brillo.



Para el caso de las pintura metalizadas, antes de que pase media hora, es decir, sin esperar del todo a que seque, se aplica también el **barniz bicapa** final.



Al secar, se retira todo el papel y las cintas y, al día siguiente como mínimo (mejor pasados cinco o seis), **pulimos a mano o a máquina** con un buen pulimento



lo más perfectamente que podamos el área pintada hasta sacar un brillo rutilante



que dará el trabajo por terminado.



Esperamos que estas indicaciones generales os puedan ayudar a *meterle mano* cuando sea necesario a vuestras carrocerías sin pasar casi por caja.

