



Brico 003, tema **carrocería exterior**, dificultad 5

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



Si lo que quieres es una visión muy somera del tema, puedes seguir leyendo este artículo. Si, en cambio, quieres una visión profesional y mucho más a fondo, te recomendamos por ejemplo la web de www.elchapista.com.

Como la necesidad obliga, pues nos hemos puesto a investigar en los procesos que siguen los profesionales chapistas (o *planchistas*, como se dice en Cataluña) para repararnos una abolladura en la chapa, un arañazo o un raspón en un paragolpes.

Visto el precio que tienen las reparaciones en este sector, hay que espabilarse.

Proceso para reparar un raspón o arañazo en pintura metalizada:

0. Hacer los trabajos previos de chapa

Sólo si son arañazos, raspones, picadas... que no supongan grandes trabajos (si las abolladuras son hondas, es mejor que saque hacia fuera la chapa un profesional

- con el **martillo de inercia**
- por **soldadura y tracción**
- con martillo y **sufridera**):

-



Lo mejor de todo es **desmontar** la pieza y retirar los **accesorios** para que trabajemos bien. Por ejemplo, una puerta no queda igual si encintamos la manilla que si la desmontamos. Al final, en el primer caso, la pintura se empezará a descascarillar por el tirador.

1. Limpiar la zona a tratar

Eliminando elementos bastos (barro, virutas, piedrecitas incrustadas)

2. Encintar los bordes de la pieza afectada y cubrir bien las de alrededor

Lo primero se hace con cinta de carroceros y lo segundo con papel de periódico.

3. Lijar cuidadosamente



4. Emplastecer

Se hace con masilla de poliuretano de dos componentes tratando de rellenar los surcos y dejando un poco de exceso.

Hay que escoger una masilla o bien para **chapa** o especial para **plásticos**. Ésta última también nos vale para chapa, pero **no al revés**. La de chapa tiene peor adherencia en plásticos.



5. Una vez secado, lijar

Al menos se repasa 3 veces la zona con lijas de grano cada vez más fino (400, 600, 800...). Debe quedar al final como el *culito de un bebé*.

6. Aplicar un aparejo

Con el fin de aparejar la pieza y que resulte completamente preparada para recibir la pintura usaremos fondo gris en *spray* como **imprimación**. Que evita el exceso de absorción del esmalte posterior por la pieza **tapando los poros**.



7. Limpiar bien el aparejo seco

Lo haremos con un estropajo que no raye y agua jabonosa. Es ideal el de fibra azul de fregar los platos.

8. Pintar

En los talleres profesionales pintan con esmaltes **al agua** porque, por adelantado, secan los trabajos en la cabina con calor. Mientras que el resto de los *bricolajeros* pintamos con esmaltes **al disolvente** porque lo secamos al aire y tardamos un poco más, pero el resultado es el mismo.

Cargar la pistola con el esmalte y prestar atención a si es metalizado según el código de nuestra carrocería.

El código de pintura de la carrocería suele venir, según los fabricantes en una plaquita debajo del capó, junto a la cabeza del amortiguador, en el poste B al abrir la puerta del acompañante, en el

poste C al abrir la corredera, o incluso, como les sucede a los Mercedes desde 2004, **no** venir. Hay que ir a *Recambios* con el VIN (el número de bastidor o **Vehicle Identity Number**) y entrar en la ficha del vehículo, donde figura con cuatro dígitos.

Luego, si te la piden ellos, te la van a traer **al agua**. Así es que lo mejor es ir a esa tienda especializada en pintura de automóvil que todos tenemos en nuestras ciudades y ellos tienen en el ordenador los códigos de todas las marcas. La encargas y te la entregan al día siguiente como mucho.

Hay que tener la precaución (y en este caso ha habido suerte) de consultar con el almacenista de pinturas si el código de nuestra carrocería **está disponible en spray**. Nuestro color, el negro carbón metalizado 9154, es muy frecuente y tiene equivalencia con conocidas marcas de aerosoles. Éste es *Duplicolor 70-0422*. Si no lo hubiera, es mejor comprar pequeñas cantidades (100, 200 g...) para no desperdiciar en la pistola.



Para saber cuánta **cantidad** hay que encargar hay que tener en cuenta dos referencias:

– Si pintamos cosas **curvas** como tubos (por ejemplo, el portabicietas del color de la carrocería), se gasta un 50% más que en piezas planas.

– 1 m² de pieza **plana** (por ejemplo, una aleta) consume unos 100 g de pintura por capa, luego unos 200 g en total.

Al aplicar la pintura hay que hacer **dos capas** en pasadas solapadas a unos 30 cm de distancia cuidando de no encender ni apagar la pistola dentro de la pieza para evitar goteos. Dejar secar entre capas. También podemos usar *sprays*.

Lo ideal es trabajar sobre paños completos, para que las juntas con sus vecinos sirvan de corte visual para encintar. Pero claro, cuando la *pasta manda*, si es muy grande (por ejemplo, el lateral de la *furgo* que no tiene puerta corredera) hay que hacer el truco del **difuminado**, retirando la pistola y haciendo unos movimientos amplios de muñeca. Así queda progresivo y, salvo ojos expertos, no se nota el corte porque no se encinta la unión con la pintura sana. Se denomina *parchar* y su empleo suele ser proporcional a la edad del coche.

9. Volver a limpiar la pieza

Y, si lo tiene, aplicar el **efecto** decorativo (veladuras, difuminados, tramas...)

10. Barnizar

Mezclar sólo la cantidad necesaria del de dos componentes (barniz + catalizador) y aplicar otras **dos capas** a pistola dejando secar entre ambas.

También se comercializa en *spray* listo al uso en bote de 150 ml, sin necesidad de utilizar la mezcla percedera barniz-catalizador para cargar la pistola.

Éste es *Duplicolor transparente 0400*. Que debe aplicarse **a los 30 minutos** del esmaltado (en *spray* seca mucho antes). No conviene utilizar barniz de dos componentes para *parquets* (si tuviéramos algo por casa) porque amarillearía la carrocería con la exposición a los ultravioleta.



11. Una vez seco, desencintar

Y aplicar **cera** protectora.

12. Algunos problemas que pueden presentarse

Con los *sprays* suele pasar al final de la descarga del aerosol, y con las pistolas en cualquier momento. Es el problema de los **gotones**. Que te pueden arruinar completamente el trabajo si no los ves a tiempo.

– Si **no nos damos cuenta** de que ha caído un gotón: hay que esperar al secado, volver a lijar el resalto que hace y su alrededor. Si el hoyito que se forma es considerable, habría que aparejar de nuevo.

– Si **nos damos cuenta** en el acto, un truco consiste en acercar el chorro de vaporización de pintura para que la propia presión distribuya la gran cantidad de pintura del gotón. Pero esto hay que hacerlo durante **uno o dos segundos** para que no suceda el efecto contrario, es decir, que inundemos el área. Suele ser efectivo sobre todo si la pieza está **acostada**. En vertical se resuelve peor porque se puede ocasionar **descuelgue** por exceso de pintura.

Si **cae una mota de algo**, es mejor esperar al secado, rasparla con cuidado y retocar. O bien tratar de capturarla

con el dorso de un papel adhesivo sin llegar a presionar la pintura fresca.

Para todos aquellos **problemas leves de chapa y pintura** que no supongan más que arañazos, raspones poco profundos, manchas, decoloraciones... os propongo esta sencilla solución en **estos pasos**:

Lijar con lana de alambre el raspón muy suavemente, para quitar cualquier rugosidad. Si es arañazo sin pérdida de masa, ni tocarlo.



Recortar un fragmento un poco más grande que la zona a mejorar de **PVC autoadhesivo transparente**



y **pintarlo** con un *spray* del código exacto de nuestra pintura, a la venta en cualquier tienda especializada en pintura de automóvil. Hay muchos tonos ya hechos y en carta de los principales fabricantes. El nuestro era de los más corrientes (negro carbón metalizado).



Una vez seco (una hora), aplicar sobre el PVC **barniz** de carrocerías también en spray para vitrificar la superficie.



Aplicar **alcohol** con algodón a la zona a reparar para que quede impecable de polvo, grasa y humedad.

Pegar el *film* con ayuda de un paño suave haciendo si es necesario algún pequeño corte con el *cutter* para adaptarse a curvas, montando las capas

en sentido favorable a la lluvia (las superiores sobre las inferiores).



El **resultado** no es profesional, pero sí perfectamente aceptable al ojo a distancias medias.



Puede servirnos para **dilatar nuestra visita al chapista**, esperar a que alguien con seguro nos golpee culpablemente en esa zona o simplemente seguir disfrutando de una vista algo engañada de nuestra carrocería sin pensar en el disgusto que nos dio aquel rayón.



¡Ah! Y con la ventaja de que si por cualquier **roce fuerte** o cualquier otra causa, se pierde un poco de la pintura del PVC, no hay ningún problema porque, como es transparente, dejará ver el fondo del color original, que es exactamente el mismo.

Y tranquilos, porque pocos como nosotros lavan la *furgo* más veces y tenemos 3 parches de éstos puestos desde hace tres y cuatro años y **los bordes están** tan bien pegados que permanecen **intactos**.

Inspirado en las pegatinas de países visitados que le vimos a un camionero cuando entrábamos con la *furgo* en Atenas, en una de las etapas del primer **viaje que hicimos a Grecia**,



se nos ha ocurrido una idea para **disimular los rayones** que, durante ese mismo viaje, le hicimos a la aleta posterior izquierda cuando aparcábamos para dormir en Siracusa,



en la isla de Sicilia: poner una pegatina con los **países visitados en formato pequeño**.



No es que sea la solución ideal, pero procrastinas un poco los **970 €** de presupuesto que nos han dado para esta reparación (el paño a pintar es enorme).

Y, mientras, esperas que alguien con seguro te dé un golpecito por ese lado.

Si alguien quiere, se lo puede *tunear* en el color de su carrocería con *Photoshop*. Sólo es ir con la imagen en un *pen-drive* a una fotocopiadora y pedir que te lo saquen con la impresora de color en **papel de pegatina** resistente al agua.

La diferencia es enorme: me ha costado **1,05 €** y pasarle un poco de etanol con un algodón a la pintura antes de pegarla.

Felices retoques.