

# Procesos y equipos Utilizados en el repintado de un elemento de la carrocería del automóvil mediante técnicas de difuminado

*Trabajo de Difuminado realizado por:*

*Carlos Tola Prádanos y Ricardo Salvador Marino*

*J. E. S. "Camino de la Miranda" Ciclo Formativo de Grado Medio de Carrocería*

*Grupo: 2º de Carrocería*

*En Palencia, a diez de Febrero de dos mil cinco*

*En el siguiente trabajo se definen los procesos y equipos utilizados en el repintado de un elemento de la carrocería mediante difuminado, nosotros hemos realizado esta técnica sobre una aleta delantera izquierda de un vehículo con pintura bicapa.*

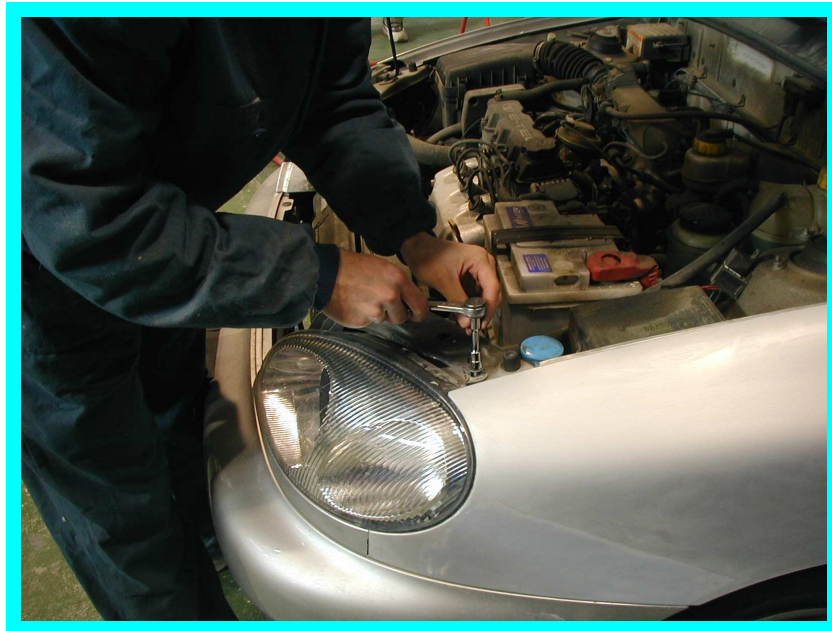
*A continuación se define el proceso que creemos más acertado según nuestros conocimientos:*

**1<sup>o</sup>** *Observación del daño en el vehículo en concreto en la aleta delantera izquierda presenta un golpe que se ha podido producir por un rayón o roce de otro vehículo o contra otro vehículo, es un daño leve que se puede sacar bien empleando distintas cucharas o palancas empujando de dentro hacia fuera teniendo la precaución de no sacar el golpe demasiado.*



**2º** Metemos el vehículo en el taller para proceder a la reparación de la forma más adecuada posible a éste tipo de daños.

**3º** Desmontamos el paragolpes delantero quitando las grapas que se encuentran en la parte superior del paragolpes donde cierra el capó delantero, las que se encuentran en la parte inferior del mismo y la tortillería que se encuentra a ambos lados del paragolpes por dentro de la aleta desmontando el pase de rueda. También desmontamos el faro delantero izquierdo que lleva tres tornillos dos en la parte superior y uno en la lateral.





*4º Cuando hemos desmontado estos elementos procedemos a la reparación empezamos sacando el daño presionando de dentro hacia afuera con distintas cucharas y de atrás hacia delante hasta sacar el daño por completo.*



**5<sup>o</sup>** Cuando esté el daño extraído por completo con el tas por dentro de la aleta y con el martillo golpeando desde el exterior aplanamos el golpe por si ha salido demasiado la chapa hacia fuera al empujarla con la cuchara o palanca.



**6<sup>o</sup>** El golpe está aplanado lo más que se ha podido, después con la lijadora rotacional y con un grano P-150 lijamos la zona del golpe hasta llegar a la capa de la chapa quitando las capas de barniz, pintura, aparejo y la imprimación lijando muy bien los bordes para evitar que se produzca el escalón.



*7º Cuando el lijado esté finalizado con la pistola de aire comprimido procedemos a soplar la zona del daño para quitar la suciedad y el polvo que se ha producido durante el lijado.*



*8º El parche ya se ha soplado, se ha quitado todo el polvo y podemos proceder al desengrasado.*



*9º Procedemos al desengrasado de la siguiente manera echamos el desengrasante en un paño limpio de papel y de izquierda a derecha pasamos el paño humedecido en desengrasante dando una pasada y secando con el lado que no esté humedecido, desengrasando la zona del parche para proceder a la aplicación de la masilla.*



**10<sup>o</sup>** Cuando el parche esté desengrasado prepararemos la masilla de dos componentes removiendo con las espátulas metálicas hasta que la masilla tenga un color homogéneo con la precaución de que no se nos seque la masilla por estar mucho tiempo removiendo la misma mirara la duración de la vida de la mezcla en los envases o instrucciones del fabricante.





**11<sup>o</sup>** *La masilla es homogénea entonces procedemos a la aplicación de la masilla con las espátulas sobre el parche de reparación en la chapa, de arriba hacia abajo repasando cada pasada si hiciera falta para quitar las líneas que se producen en la aplicación de éste tipo de productos a espátula.*

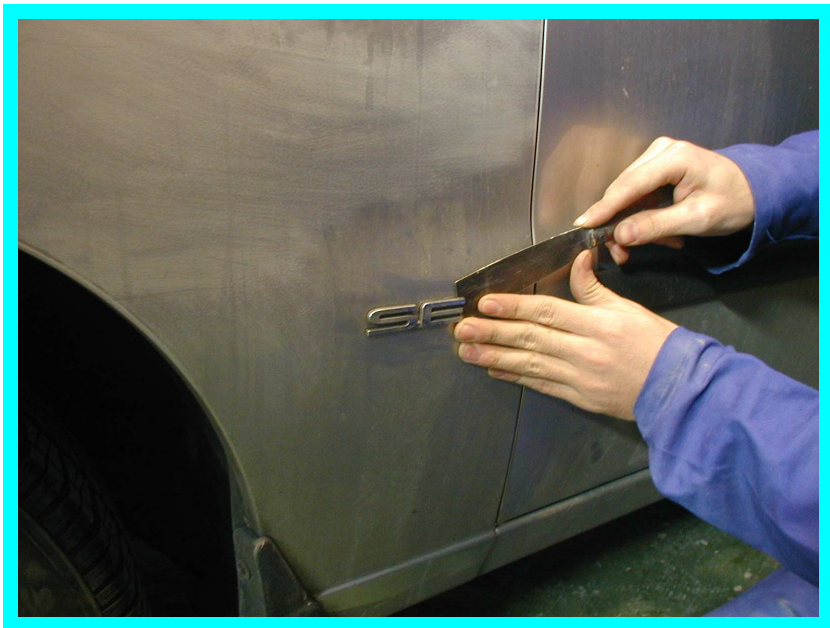
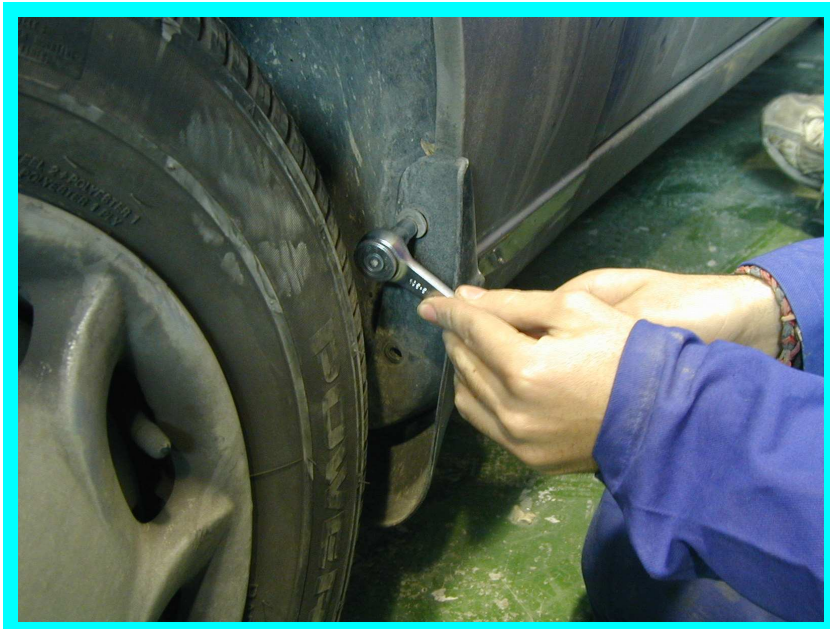


**12<sup>o</sup>** Si queremos podemos esperar a que se seque la masilla o podemos aplicarla calor con los rayos infrarrojos para acelerar su secado, o si tenemos más trabajo podemos seguir con otro trabajo mientras se seca la masilla.

**13<sup>o</sup>** Cuando la masilla esté seca procedemos al lijado a máquina con lijas en seco de grano P-180, P-240, P-320 finalizando con un grano P-400 para evitar que se produzcan rayas en la capa siguiente de aparejo que vamos a aplicar.



**14<sup>o</sup>** Cuando la masilla esté lijada procederemos al desmontaje del piloto lateral del intermitente que se encuentra en la aleta delantera izquierda y las letras que hay debajo de éste que nos indican las características o acabado del modelo del vehículo, también desmontamos la faldilla de la rueda delantera izquierda para no estropearla en el proceso de lijado.



**15°** Cuando hayamos desmontado los elementos anteriormente descritos procederemos al mateado o matizado de la aleta delantera izquierda, con una esponja de lijar de grano superfina para no dejar rajaduras.



**16°** La aleta ya se encuentra matizada entonces soplamos la zona con la pistola de aire comprimido para la posterior aplicación del aparejo.



**17º** Cuando la aleta ya esté soplada procederemos al desengrasado de la zona para quitar todo el polvo y suciedad y poder aplicar el aparejo con pistola de gravedad.



**18º** Cuando la aleta esté ya desengrasada entonces prepararemos el aparejo en éste caso es un aparejo gris proporción 3:1, que lo aplicaremos con pistola de gravedad.



**19º** Si el aparejo está ya preparado, lo catalizamos y diluimos, lo removemos, limpiamos la pistola de aplicación con disolvente y aplicamos el aparejo en dos manos una suave y otra más mojada.



**20º** Podemos esperar a que se seque el aparejo o le podemos poner calor con los rayos infrarrojos para acelerar su secado, también podemos dedicarnos a otro trabajo.

**21º** Cuando el aparejo ya esté seco procedemos al lijado a máquina con lijas en seco grano P-600, con cuidado de no pasarnos a la capa de masilla.



**22º** *Cuando el aparejo esté lijado procederemos a soplar la zona del parche con la pistola de aire comprimido para quitar el polvo del lijado.*



**23<sup>o</sup>** Si el parche está ya soplado meteremos el vehículo en la cabina a empujón, sin arrancar para evitar que se meta el humo en la cabina.

**24<sup>o</sup>** Con el vehículo dentro de la cabina procederemos al enmascarado del vehículo con cinta de enmascarar y rollo de plástico de enmascarar cortando la zona de reparación con un cúter y encintándola por todo su contorno para no estropear la pintura de vehículo.



**25<sup>o</sup>** Cuando el vehículo esté enmascarado procederemos al desengrasado de la zona del parche de derecha a izquierda con un trapo de papel y con desengrasante le daremos una pasada mojada y con otro seco le pasaremos para secar la zona, después de esto le pasaremos un trapo atrapa-polvos.



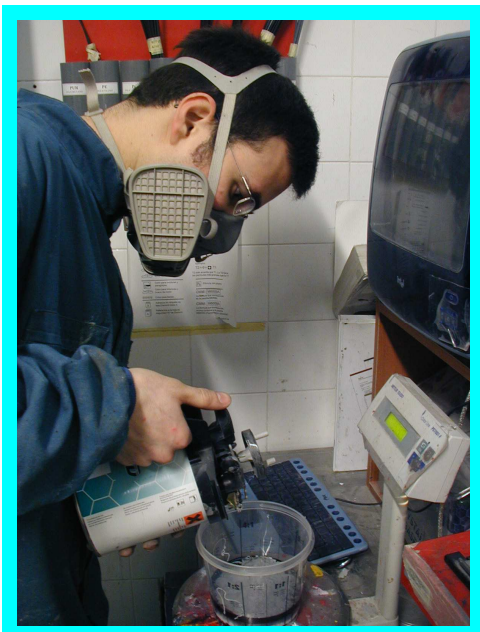


**26°** *Buscamos el código de color del fabricante en la chapa de identificación del vehículo, cuando lo tengamos buscamos en la microficha el código que corresponda con el código de vehículo y buscamos las cartillas de color con las variantes correspondientes a éste color y se compara con el color del vehículo.*





*27° Cuando hallamos obtenido el color que vamos a hacer prepararemos la pintura en éste caso es pintura bicapa es un gris metalizado de base agua diluida 100/100/100, con diluyente y un diluyente especial para difuminados. Cuando esté todo mezclado se remueve bien para evitar corros de pintura.*





**28°** Cuando el color esté conseguido limpiaremos la pistola con disolvente en la lavadora de pistolas para evitar que la posible suciedad que tenga la pistola no fastidie el trabajo y cargada con disolvente echaremos un poco hacia el fondo de la lavadora para quitar la suciedad del pico.



**29°** *Cuando la pistola esté limpia echaremos la pintura en la pistola y con un filtro para evitaremos que la suciedad se nos quede en la pintura al ser aplicada.*



**30<sup>o</sup>** Cuando la pintura esté filtrada nos introducimos en la cabina y enchufamos la pistola al aire y lo regulamos, al igual que regulamos la cantidad de aire que vamos a echar con la pistola, el abanico y la cantidad de producto que vamos a echar. En éste caso es una pistola de gravedad tipo HVLP.



**31<sup>º</sup>** *Con la pistola regulada en las características que creemos más acertadas aplicaremos el fondo de pintura de la siguiente manera:*

- *En la primera mano daremos un parche que cubra prácticamente el parche de aparejo y lo secaremos un poco con el soplador Venturi.*



- *Después aplicaremos la segunda mano de fondo de pintura daremos un parche que cubra un poco más alrededor del parche anterior y lo secaremos un poco con el soplador Venturi.*





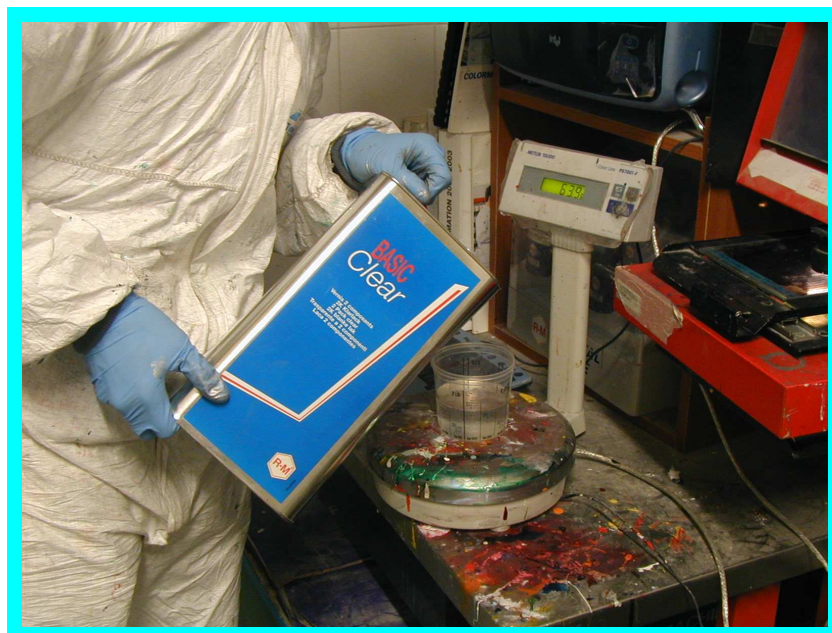
- *Aplicaremos una tercera mano encima del parche anterior y después con la pistola difuminamos desde el interior hacia el exterior abaniqueando para evitar que se note parche, mirando la zona del difuminado y aplicando la pintura que haga falta para evitar que se note el parche de reparación.*



**32<sup>o</sup>** *Dejamos que se seque la pintura mientras limpiamos la pistola HVLP en la lavadora de pistolas al agua o la aceleramos el secado con el soplador Venturi.*



**33<sup>o</sup>** *Cuando el parche de reparación esté más o menos seco prepararemos el barniz de dos componentes barniz y catalizador en proporción 100/50, para su aplicación utilizaremos una pistola de gravedad.*





**34°** *Filtraremos el barniz para evitar que la suciedad nos estropee el trabajo.*



**35°** *Cuando es barniz esté filtrado lo aplicaremos con la pistola en dos manos una mano suave y otra mano mojada, mirando en todo momento la zona para evitar un descuelgue o que la zona quede pobre de barniz y limpiando la pistola*

*en la lavadora automática.*



**36°** *El trabajo ya está finalizado esperamos a que se seque el barniz, entonces quitaremos el plástico de enmascarar y la cinta y procederemos al montaje de los elementos que hemos quitado como el faro delantero izquierdo, el intermitente lateral izquierdo, la faldilla, y las letras laterales, etc.*



