

ALETA TRASERA

RENAULT 5

Índice

- Preparación para acceder a la aleta
- Despuntar los puntos de soldadura
- Parte trasera de la aleta
- Quitado de puntos con cortafríos
- Corte sierra neumática
- Corte de la parte de arriba
- Despunte de la parte de abajo
- Extracción aleta
- Ajuste aleta
- Lijado de la aleta
- Soldadura aleta
- Lijado de soldadura
- Plomo-estaño

Preparación para acceder a la aleta



- Quitar todos los objetos que molesten para acceder a la chapa ya bien sean tornillos, remaches, etc.
- Quite el paragolpes trasero para poder acceder a los puntos de soldadura de la aleta con mayor facilidad.

Despuntar los puntos de soldadura

- Comence a despuntar los puntos con la broca de despuntar en la maquina neumatica o con la electrica.
- Hay que intentar q no se produscan orificios donde los puntos es decir despuntar con suavidad



Parte trasera de la aleta

- Quitar el sellado de la chapa para poder acceder a los puntos de soldadura.
- Tambien quitar los puntos de soldadura de la parte trasera de abajo hasta arriba



Quitado de puntos con cortafríos



- Empezar a ir sacando los puntos con el cortafríos y un martillo con precaucion no se deteorice la chapa.
- Si no salen es porque le falta un poco mas con la taladradora o con la neumatica.

Corte sierra neumática

- Una vez despuntado por toda la aleta, poner la cinta de carrocerero para proceder a un buen cortado, una vez marcado con la cinta, coger la sierra neumática y proceder a un corte en la parte inferior a la izquierda de la aleta.



Corte de la parte de arriba

- Cortar la parte de arriba también: coger la cinta de carroceros y marcar el sitio del serrado para un buen serrado, es aconsejable serrar con la neumática porque hay mayor precisión de corte.

Despunte de la parte de abajo



- Despuntar de la parte de abajo un punto de soldadura y unos tornillos de plasticos que son los soportes de el paragolpes trasero. Una vez quitado quitar el sellado que lleva interior de la aleta.

Extracción aleta

- Una vez extraída la aleta coger la aleta y ponerla en el banco, coger el martillo y el taso para poder alinear las deformaciones producidas por el cortafrios en el despunte de los puntos de soldadura.

Ajuste aleta

- Coger mordazas de presión para el ajuste de la aleta de forma correcta, poner una mordaza por cada cantón de la aleta para que se quede bien sujeta para la soldadura.



Lijado de la aleta

- Lijar la aleta donde se va a producir la soldadura con la MIG/MAG, se puede utilizar el disco strep el mas aconsejado para quitar la pintura de los puntos.

Soldadura aleta

- Una vez lijada. Ya procedemos a la soldadura. Antes de soldar limpiar bien la zona del lijado con un trapo humedo. Poner un protector del coche para las chispas no quemem el coche. proceder a la soldadura.



Lijado de soldadura

- Una vez soldado la pieza hay que lijar el cordón de soldadura hasta que se quede a la altura de la chapa, una vez terminado limpiar las zonas de soldadura para proceder a la masilla.



Plomo-estaño

- Para rebajar un escalón producido por el calor de la soldadura mig/mag, se aplico plomo-estaño para dejar la superficie recta i plana, despues un lijado con la lija de carrozero, para proceder por final a la masilla y al pintado.

