



## CARROCERÍA DE FIBRA

# TÚ PUEDES REPARARLA

*Poco a poco los plásticos y la fibra de vidrio van desplazando a la chapa de la carrocería de los vehículos. Su reparación es una labor que podemos desarrollar nosotros mismos. No es difícil.* Texto Carlos Ramírez Fotos C.R./L.M.N.

Los primeros Patrol y Land Cruiser o los Suzuki Samurai, Jimmy o Vitara disponen de elementos de fibra de vidrio en sus carrocerías, así como los techos que cubren la caja de carga de numerosos pick up y, por supuesto, de la gran mayoría de 4x4 destinados a competición. La fibra de vidrio aporta una gran resistencia mecánica y a la corrosión y su peso es menor que el de la chapa metálica. Además, en caso de daños es fácil de reparar; si empezamos por zonas de líneas rectas, lo podremos realizar sin necesidad de acudir a un taller de chapa.

Como ejemplo de reparación de fibra de vidrio hemos tomado la caja de un Unimog que compitió en el último Dakar. El arreglo pudo realizarse perfectamente a pie de pista, lo que da una idea de lo fácilmente que puede hacerse si estamos en casa.

### MANOS A LA OBRA

Una vez identificados los daños y retirados los restos ajenos a la fibra, emplearemos una radial para eliminar las zonas desgarradas hasta conseguir cortes limpios en los paneles de la fibra. En nuestro caso, una de las esquinas superiores de la caja. El paso siguiente es limpiar de forma que toda la zona dañada ofrezca una superficie adherente al material que vamos a añadir.

Para conseguir volumen hay que colocar tacos de "corcho blanco" u otro material sintético de densidad similar a la utilizada en los paneles de la caja. Si se trata de reparar piezas macizas de fibra, no será necesario rellenar con este tipo de material.

Sobre la superficie deteriorada y su entorno aplicaremos (siempre con guantes y herramienta adecuada) una capa abundante de resina, nombre que recibe la mezcla de poliéster y el catalizador necesario para que endurezca. Durante la reparación, cualquier elemento que se ponga en contacto con la resina quedará marcado de forma irremediable.

### AMBIENTE DE BAJA HUMEDAD

A continuación, colocaremos los paños de fibra de vidrio que previamente cortaremos a medida a la aplicación de la resina, para ajustarlos a las necesidades de la reparación. Con la fibra bien extendida, aplicaremos otra capa de resina siguiendo la forma original de la zona que estamos reparando. Para que la resina se endurezca y ofrezca posteriormente sus mejores cualidades es necesario un ambiente de baja humedad. El aire seco favorece el tiempo de "curado" del poliéster bajo la acción del catalizador y el calor moderado también ayuda al endurecimiento. En

condiciones de temperaturas bajas o muy altas la resina no solidifica bien. Si el trabajo que realizamos se desarrolla al aire libre, se puede aplicar una pistola de calor que caliente el entorno de la zona a reparar, pero en ningún caso que la alcance de forma directa.

Poco a poco notaremos cómo la resina y el paño de fibra se van secando y formando un sólido cuerpo con el resto de la carrocería.

Para conseguir una superficie lisa y bien terminada, tendremos que aportar sobre la zona regenerada una cantidad abundante de masilla de carrocería, a la que previamente debemos añadir un catalizador químico que la endurezca.

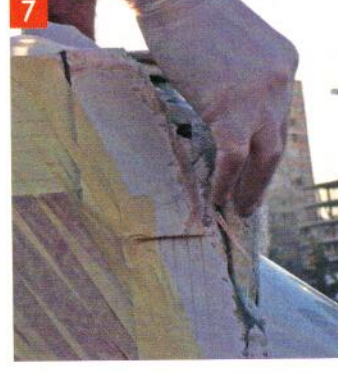
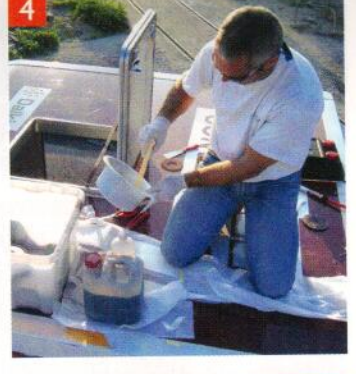
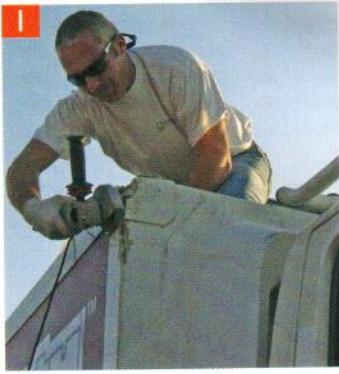
Con la ayuda de una paleta o útil similar aplicaremos la masilla de forma que se ajuste por exceso a la zona deteriorada y su entorno. De nuevo la pistola de calor será de gran ayuda, especialmente si el ambiente húmedo es alto y la temperatura baja.

### EL REMATE FINAL

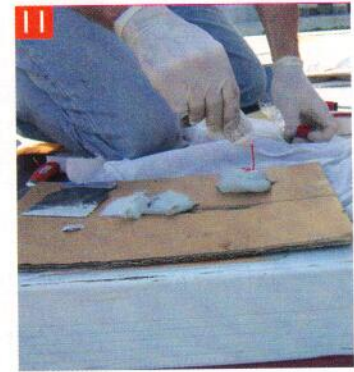
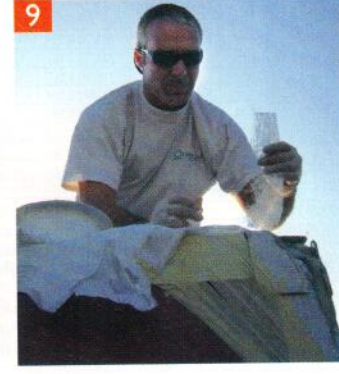
Con esta operación podemos dar por terminado el trabajo si nos encontramos inmersos en una competición o ruta en la que el tiempo es oro, especialmente el dedicado al descanso. Sin embargo, si queremos un resultado óptimo, una vez endurecida la masilla podremos desbastar y después pulir toda la superficie con una radial provista de un disco de lija fina.

Poco a poco el exceso de material que hemos aplicado irá desapareciendo y la zona reparada adquirirá la forma deseada. La habilidad y experiencia en el trabajo hará que resulte muy difícil distinguir la zona reparada del resto de la carrocería, especialmente después de la fase de pintado.

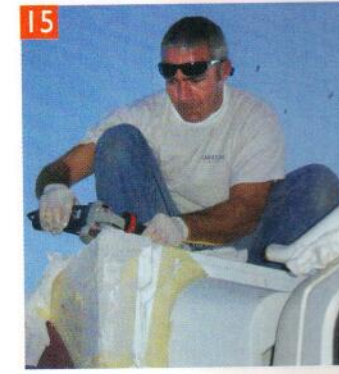
Tal vez si reparas tu carrocería de fibra por primera vez, el resultado final no sea tan perfecto como te gustaría, pero estamos seguros de que si vuelves a cortar con la radial la zona afectada y repites el proceso, el resultado será el deseado. Tú decides. ■



**1 y 2.** Lo primero es identificar el daño, sanear y limpiar la zona afectada de la carrocería.  
**3 y 4.** Antes de empezar, conviene preparar una pequeña cantidad de resina y practicar su uso.  
**5.** Aplicamos la resina con una brocha para favorecer la adherencia.  
**6.** Si es necesario, rellenamos la zona afectada con corcho sintético de alta densidad.  
**7.** Aplicamos más resina de poliéster y colocamos las tiras de fibra de vidrio, para posteriormente volver a aplicar otra capa de resina.



**8, 9 y 10.** Es preferible preparar pequeñas cantidades de producto para evitar que endurezca y sea más difícil de trabajar.  
**11.** Una vez endurecidos el poliéster y la fibra, comenzaremos a preparar la pasta de carrocería, utilizando masilla y el catalizador correspondiente.  
**12.** Si aplicamos calor, reduciremos el tiempo de curación, pero hay que tener cuidado para que no se arrebate el producto.  
**13 y 14.** Con la ayuda de una espátula, aplicamos pasta de carrocería.



**15, 16 y 17.** Una vez endurecida la masilla, desbastamos y lijamos para poder pintar posteriormente.

### FICHA TÉCNICA

**Dificultad** Media.  
**Tiempo estimado** 3 horas.  
**Material necesario** Radial, secador industrial, fibra de vidrio, resina y masilla de carrocería.  
**Coste** Dos metros de fibra, 2,5 de poliéster y catalizador (47 €); 1,5 kilos de masilla y endurecedor (29 €).