

REPARACIÓN DE EMERGENCIA

A GOLPES CON EL PARAGOLPES

Las medidas de seguridad a favor de los peatones y la evolución de los criterios estéticos han hecho evolucionar de forma vertiginosa los parachoques de los vehículos, mejoras que dejan mal parados a los todoterrenos en su deambular fuera del asfalto. Pero no te preocupes. Estos problemas tienen solución. Texto y fotos: S. Ramírez

Atrás quedaron los parachoques de metal, poco aerodinámicos, pesados y muy agresivos en caso de accidente con peatones. Económicamente más baratos, ligeros y menos dañinos en caso de atropello, los parachoques de plástico han dejado a los vehículos todoterreno sin una protección poco menos que imprescindible a la hora de circular fuera del asfalto. Por si fuera poco, la tendencia a prolongar los parachoques en busca de una mejor eficiencia aerodinámica y un menor ruido en movimiento deja a nuestros vehículos todoterreno mal protegidos a la hora de afrontar nuestras rutas y travesías.

El ángulo de ataque de un todoterreno es primordial para afrontar todo tipo de obstáculos. Muchos de los actuales parachoques que los fabricantes diseñan primando la seguridad pasiva del vehículo y la protección de los peatones

restringen considerablemente dicho ángulo y, por tanto, las prestaciones de nuestros 4x4 fuera del asfalto. La conclusión de todo esto es fácil de deducir: más tarde o más temprano, el vehículo que rueda por pistas y caminos terminará con su "flamante parachoques pintado del color de la carrocería e integrado plenamente en ella" fuera de combate.

El problema no solo se reduce a los daños que puedan afectar al parachoques propiamente dicho, sino a otros elementos como el radiador o el intercooler, que en muchos todoterrenos están ubicados inmediatamente detrás del parachoques, en posiciones muy bajas y, por tanto, susceptibles de ser dañados muy fácilmente.

No hay muchas soluciones a este problema; tan solo podemos instalar una protección a modo de patín en el eje delantero que se prolongue hasta la parte

inferior del parachoques o instalar otro que podamos homologar con las estrictas normas actuales.

En la mayoría de los casos, tan solo nos queda resignarnos y aceptar que podemos dañar seriamente nuestro parachoques a medio camino de ninguna parte. Si nos sucede esto, tendremos que recurrir a la imaginación y al ingenio para salir a delante.

REPARACIÓN DE EMERGENCIA

Con unas bridas de plástico y una simple navaja multiusos, ante un incidente podemos colocar el parachoques en su sitio y fijarlo al resto del vehículo sin necesidad de ser unos manitas de la mecánica. Los pasos a seguir son sencillos: con la ayuda de un punzón, realizaremos taladros en la parte interna del parachoques. Hay que tener en cuenta que al tratarse de un material plástico ofrece poca resistencia y se perfora

Las dunas y los vadeos hacen palanca sobre el parachoques y no es difícil que lo deformen, rompan o arranquen.



En un parachoques "estructural" podemos integrar faros, cabrestante e incluso aprovechar su interior como calderín para almacenar aire a presión.

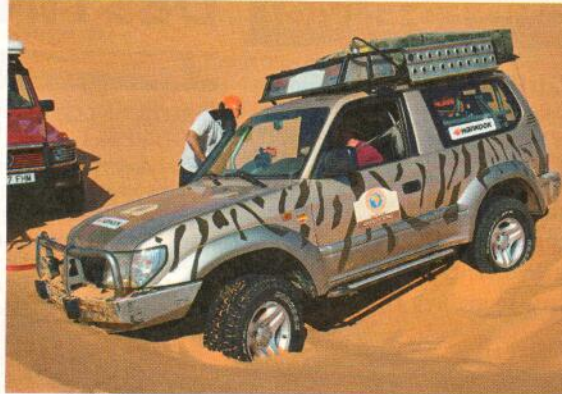


fácilmente. Con la ayuda de las bridas de plástico de tipo corredizo, podremos ir cosiendo todo el parachoques a los puntos de anclaje de la carrocería previstos por el fabricante.

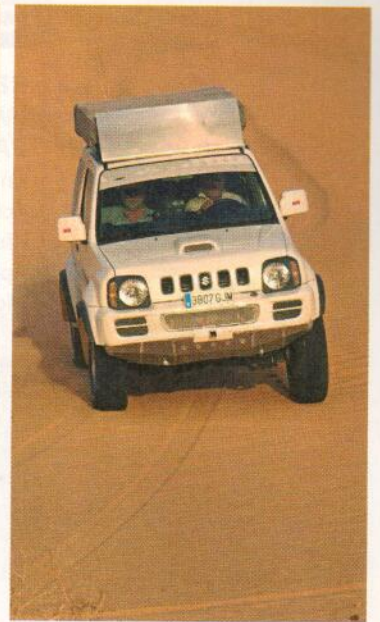
Al golpear el parachoques, lo más normal es que se rasguen los ojales que permiten fijar las diferentes partes de la pieza a la carrocería mediante pequeños remaches de plástico. Como medida preventiva, podemos adquirir algunos de estos remaches en un concesionario oficial. No son baratos, la unidad cuesta más de un euro, pero su facilidad de montaje aconseja su presencia en nuestro equipo de herramientas y recambios.

Tener capacidad de adaptación a los incidentes que pueden surgir durante la conducción todoterreno es vital, como cuando se rompe el parachoques. Estar preparados para prevenir este tipo de problemas nos evitará vivir situaciones muy críticas.

A menudo, los vehículos oficiales de raids cuentan con excelentes soluciones mixtas entre el parachoques de fibra y la protección de aluminio.



Los robustos parachoques metálicos son otra buena solución, pero suponen añadir demasiado peso extra en el voladizo delantero, lo que compromete el comportamiento del vehículo tanto al girar como al frenar.



Emplear el parachoques original como base, recortando la parte inferior e instalando en su lugar una plancha protectora, es la solución perfecta.

CÓMO REPARAR UN PARACHOQUES



Los parachoques se fijan a la carrocería a través de numerosos puntos, tanto con tornillos como mediante clips.



Las piezas del parachoques que contactan con otras de plástico pueden unirse con tornillos de rosca-chapa, que frecuentemente tendrán cabezas Phillips o Torx. Si se unen a partes metálicas, lo habitual es que la rosca sea métrica y la cabeza hexagonal.



Tras un impacto severo con una duna, el parachoques de serie ha perdido muchos de sus clips y se encuentra descolgado.



Si hemos sido previsores, entre nuestros repuestos llevaremos una bolsa de clips (en nuestro caso, cuestan un euro por unidad y se sirven de 10 en 10).



Tras inspeccionar todos los anclajes, retiraremos los clips dañados que no hayan saltado por los aires. Para ello, disponen de un rebaje en el que meteremos la punta de un destornillador plano, con el cual haremos palanca hasta sacar la parte "macho" del clip.



A continuación, colocaremos los nuevos clips, presentándolos primero en todos los agujeros en los que necesitamos reponerlos y presionando la cabeza a continuación, para que la parte macho empuje las patillas de la parte hembra y estas, a su vez, hagan la fuerza necesaria para fijar la pieza.



Una vez apretados todos los clips, el parachoques quedará perfectamente sujeto. Si necesitas desmontarlo, podrás volver a retirar los clips, pero has de ser cuidadoso si quieres reutilizarlos.



Si no tienes clips de repuesto, no te desespere. Puedes salir del apuro utilizando unas bridas. Para ello, tendrás que practicar orificios, paralelos a los de las grapas, en el paso de rueda.



El siguiente paso consiste en coser los pasos de rueda con las bridas, pasando estas por los agujeros de los clips y por los nuevos orificios.



No te olvides de retirar el sobrante de las bridas con un corta-alambres. Córtalas al ras y, si puedes, lima la rebaba de plástico sobrante para evitar dejar bordes vivos.