

CONSEJOS Y TRUCOS DE MONTAJE

Le recordamos que, aunque precisos en sus medidas, los chasis 3D tienen un índice de tolerancia ligeramente superior al de un chasis inyectado, y que sus superficies no tienen aún el acabado que proporciona un molde de metal. Esto es consecuencia del propio sistema de fabricación 3D FMD (*Fused Deposition Modeling*) -fabricación con filamento fundido- y porque, además, las carrocerías tampoco son siempre iguales.

No tenga prisa a la hora de montar los chasis. Prepare todas las herramientas y piezas de recambio necesarias para el montaje y asegúrese de tener todo a mano y con espacio y luz suficiente.

Trabaje sobre el chasis de forma ordenada. Primero revíselo detenidamente y, si las tuviera, elimine posibles rebabas e hilos de plástico como tenga por costumbre o como le indicamos seguidamente.

En los chasis tipo “monobloc” o “monochasis”, es decir, los que no disponen de alojamiento para un soporte motor-eje (bancada), empiece por situar el motor en su alojamiento “presentándolo” y compruebe que encaja perfectamente y sin forzar. Aunque no lo parezca, hay pequeñas diferencias dimensionales entre las cajas de las diferentes marcas y es posible que en alguna ocasión necesite ajustarlo levemente.

Si es necesario, utilice una lima plana para ajustar las paredes verticales donde se aloja el motor (Fig. A y B) y use una lima de media caña para el alojamiento del cuello anterior y posterior del motor (Fig. C y D) para que éste quede en el mismo plano del chasis y sin que sobresalga del mismo.

Siempre es mucho mejor ajustar alguna décima para que el motor quede perfecto y “en su sitio”.

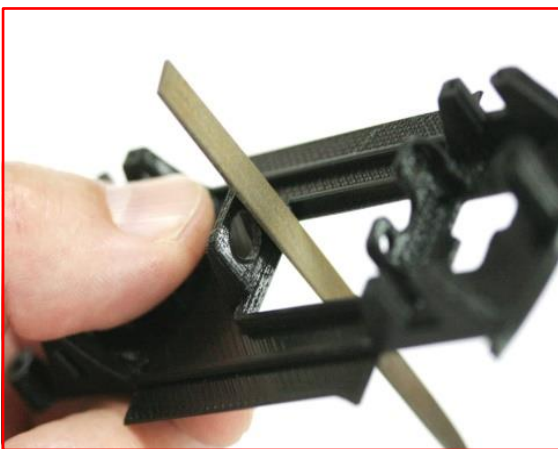


Fig. -A-

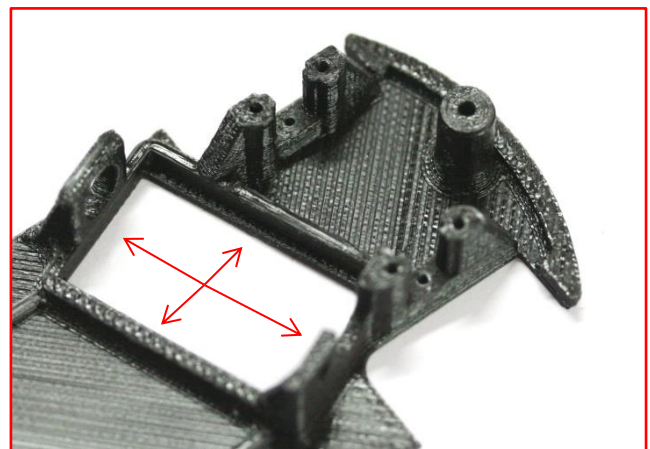


Fig. -B-

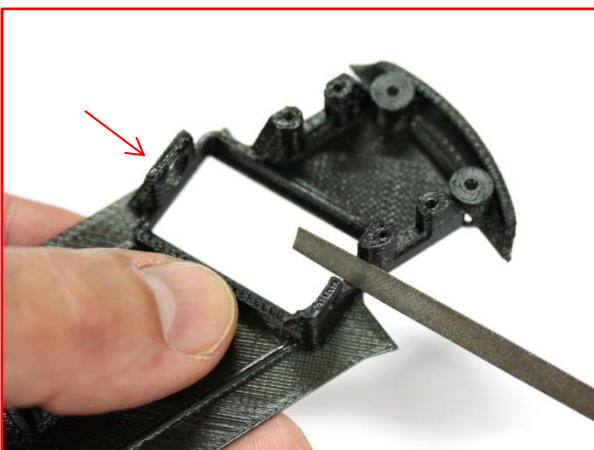


Fig. -C-



Fig. -D-

Con una pequeña lima redonda puede ajustar los agujeros para los tornillos que sujetarán el motor al chasis (Fig. E y F) y también los agujeros de los tetones que unirán el chasis a la carrocería (Fig. G).

En el caso de los agujeros que permiten alojar los tornillos que sujetarán el motor al chasis siempre es recomendable aumentar un poco su diámetro pues permitirá posicionar el motor con mayor facilidad y eliminará posibles tensiones.

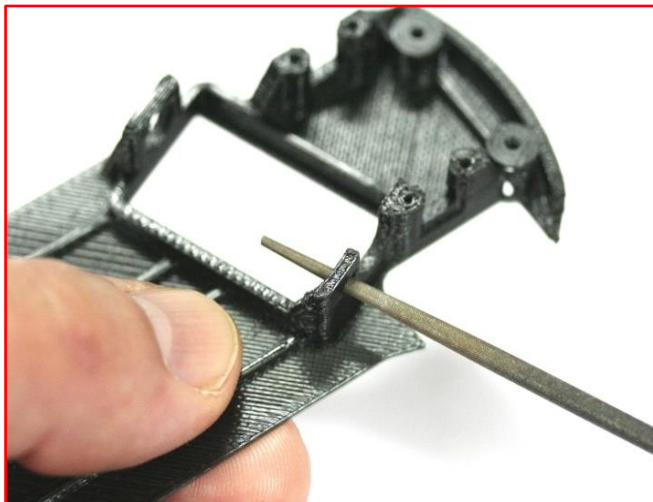


Fig. -E-



Fig. -F-

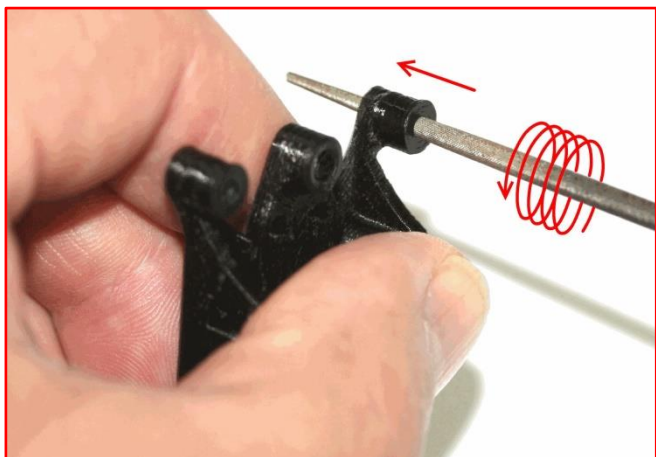


Fig. -G-

Un truco muy sencillo, y sobre todo eficaz, de utilizar con precisión la lima redonda y que le permitirá controlar en todo momento el diámetro del agujero, es ir girando continuamente la lima con los dedos y, SIEMPRE, hacia la izquierda (en el sentido opuesto a las agujas del reloj), mientras presionamos ligeramente (Fig. G).

Utilizando la lima de esta forma controlaremos en todo momento el tamaño del agujero, será perfectamente redondo y no nos pasaremos.

Es mucho más sencillo y preciso hacerlo así que agrandar el agujero limándolo con movimientos longitudinales de arriba hacia abajo.

Ahora le toca el turno al puente delantero.

Verifique con el eje que éste se mueve correctamente hacia arriba y hacia abajo y, si es necesario, utilice la pequeña lima cuadrada o redonda (dependerá de la forma interior del soporte del eje) para repasar la parte superior e inferior y con la lima plana puede repasar los laterales para que el eje gire y se mueva sin impedimentos (Fig. H).

En todo momento hemos de comprobar con el eje para no excedernos.



Fig. -H-

Una vez ajustado el motor y el eje delantero, resérvelos y haga lo mismo con los cojinetes.

Empiece por colocar los cojinetes que haya escogido “presentándolos” en su alojamiento y ajústelos si es necesario. Recuerde que, al igual que sucede con los motores, también hay diferentes medidas en los cojinetes entre las marcas. Han de colocarse sin esfuerzo, con una leve presión. No han de entrar muy forzados pues doblarán el soporte. Resérvelos.

Si el cojinete escogido tiene un poco de holgura, puede usar pequeñas dosis de cola de contacto en el canal del cojinete o del soporte para ajustarlo. Como explicamos más adelante, este tipo de pegamento es un gran aliado.

Posteriormente dispóngase a realizar todas las roscas como tenga por costumbre o de la forma que le indicamos a continuación pues todos los chasis de Sloting Plus tienen los agujeros que alojarán los tornillos M2 sin rosca por lo que usted deberá crearla. Puede hacerlo de dos formas:

A - Utilizando un macho para roscas de M2 y, si dispone de un juego con los tres machos, utilice solo el segundo macho y siempre con un poco de aceite en el extremo de este.

B - Usando el propio tornillo o espárrago a modo de macho. Un truco muy simple, que facilitará el enroscado y, muy importante, evitará tensiones en el plástico (puesto que el tornillo NO es un macho de rosca y no actúa como tal puesto que los filos de los machos arrancan virutas de un agujero para crear una rosca), es poner un poco de aceite en la punta del tornillo o del espárrago antes de empezar el proceso Fig. I y J.

MUY IMPORTANTE: En ambos métodos mantenga el macho o el tornillo siempre perpendicular al chasis.

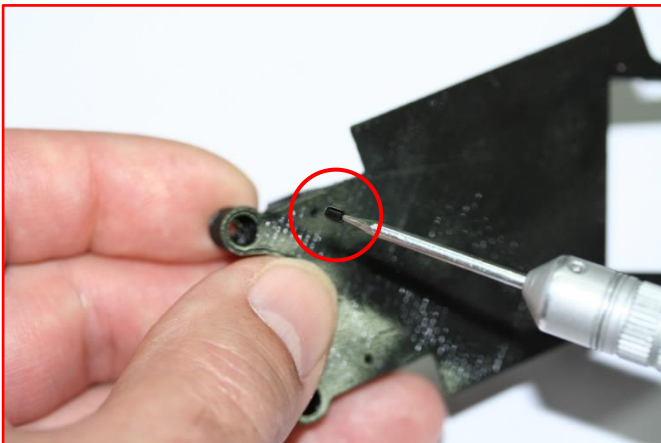


Fig. -I-

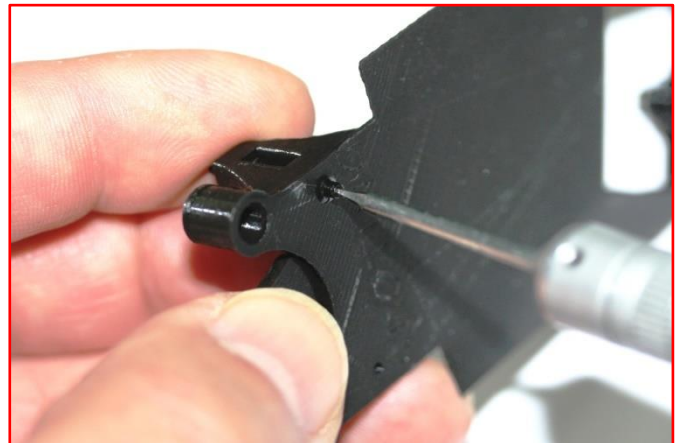


Fig. -J-

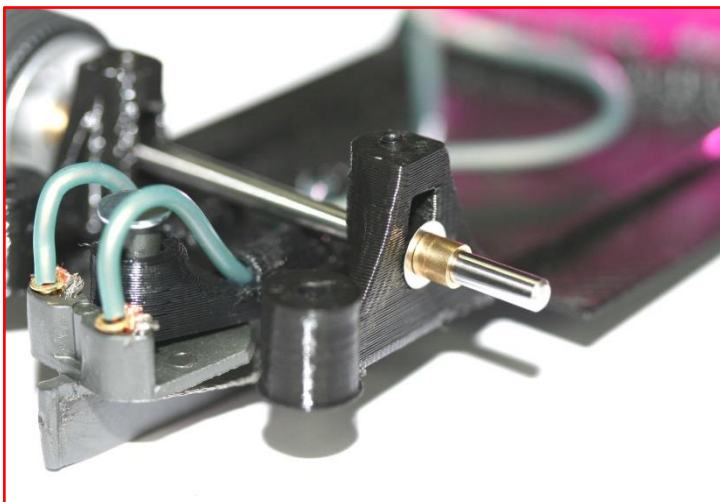


Fig. -K-

Si utiliza separadores de tubo de pequeño diámetro en el eje delantero (Fig. K), es aconsejable usar una arandela de mayor diámetro y 0,10 o 0,20 mm. de espesor de Sloting Plus, entre estos y el soporte de plástico.

Le recordamos que ha de verificar que éstas se deslizarán correctamente en las paredes laterales del soporte (repáselos con una lima si es necesario) y asegúrese de que mantengan un correcto movimiento vertical y la holgura adecuada para que no quede trabado el eje.

Con esta sencilla preparación tendrá la total seguridad de que el eje se moverá correctamente, la fricción entre ambas partes será la adecuada y el resultado fiable.

Si sus preferencias, o sus necesidades en la preparación del chasis, son las de montar dos centradores entre los soportes del eje delantero (Fig. L), o dos poleas o una polea y un centrador, le recomendamos que verifique que estos apoyarán correctamente en las paredes laterales del soporte y asegúrese de que mantengan un correcto movimiento vertical. Si fuese necesario, repase ambos soportes con una lima fina.

Mantenga siempre una tolerancia lateral mínima de aprox. 0,1 mm entre el soporte y el centrador o la polea para asegurar el correcto movimiento vertical del eje. Si no respeta esta tolerancia mínima corre el riesgo de que el eje quede trabado entre ambos soportes y el funcionamiento general del coche se verá muy penalizado.

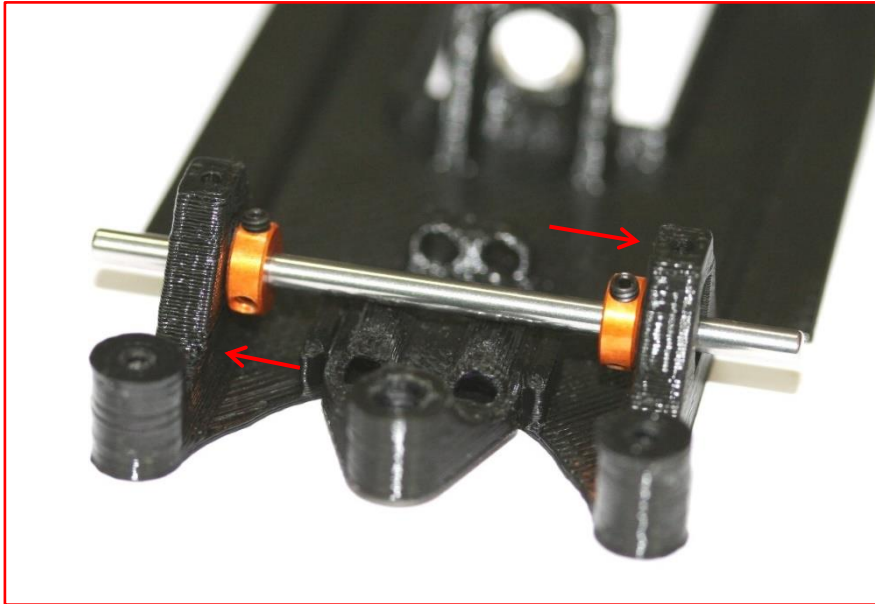


Fig. -L-

Al poner las tapas bloqueadoras de los cojinetes ponga especial atención en no apretarlos excesivamente pues puede pasar la rosca y estropearla para siempre. Es plástico y su resistencia no es comparable a una rosca en el metal.

Si, por cualquier motivo, quiere pegar los cojinetes en el alojamiento, utilice SIEMPRE cola de contacto o similar que le permita posteriormente rectificar o cambiar los cojinetes sin dañar el chasis. Además, su consistencia, una vez seca, suele ser ligeramente flexible y gomosa por lo que siempre será nuestro aliado para absorber vibraciones.

NUNCA utilice pegamento tipo Cianoclorato a no ser que desee que sea "casi" para siempre.



Si utiliza cojinetes del tipo UNIVERSAL de Bronce, Latón, Nylon o Aluminio, es posible que en alguna ocasión necesite alinearlos para que el eje gire con la mínima fricción.

Es muy sencillo. Introduzca el eje debidamente lubricado en los dos cojinetes y, apoyando los dedos en los extremos de este y presionando ligeramente hacia abajo, con suaves movimientos longitudinales podrá alinearlos fácilmente (Fig. M).

Le recomendamos los cojinetes autocentrables de Sloting Plus de la serie VICTOR'S ref. SP053002 y SP053003 pues garantizan el perfecto alineamiento del eje independientemente de su posición en el chasis.



Fig. -M-

Cuando las roscas, por un uso intensivo, van teniendo holgura y con las vibraciones se aflojan los espárragos o los tornillos, puede usar el típico líquido fija tuercas o también puede usar laca para las uñas (preferiblemente de color para poder identificarla), como eficaz y económico producto fijador.

También puede utilizar la laca de las uñas para fijar los tornillos del motor, los tornillos de la carrocería, en las tuercas que no son autoblocantes, en los tornillos de bancadas y suspensiones, en resumen, en todos aquellos tornillos susceptibles de aflojarse por la vibración.

