

## LA ADAPTABILIDAD, PRUEBA CLAVE EN LA CERTIFICACIÓN DE RECAMBIOS DE CARROCERÍA CZ.



La percepción que tiene el taller sobre la calidad de un recambio de carrocería, está fundada de manera especial en la facilidad de montaje que presenta, es por ello que todas las piezas de recambio certificadas por CENTRO ZARAGOZA han superado una prueba definitiva en el proceso de certificación: la adaptabilidad.

Mucho se ha escrito sobre el recambio certificado en nuestra revista, sin embargo, a la prueba más trascendente de cuantas se realizan no se le ha dedicado mucho espacio, tal vez por considerarse una prueba elemental, y no por ello exenta de dificultades.

Además de la verificación de la calidad de los materiales empleados en la fabricación de un recambio, así como de las características de los recubrimientos, se hace imprescindible el montaje del recambio sobre el vehículo correspondiente, como única forma de verificar que la

geometría de la pieza es correcta, y que no presenta ninguna desviación que dificulte su montaje.

No debe olvidarse que el montaje del recambio es una operación por la que pasan todas y cada una de las unidades fabricadas, puesto que cuando llega a su destino final, inexcusablemente el taller debe realizar el montaje de la pieza sobre el vehículo, momento más crítico en el que el chapista detecta las posibles desviaciones que pueda presentar el recambio.

Sin embargo, esta "prueba" final a la que se ven

sometidas en el taller las unidades de recambio, no es una prueba totalmente imparcial, si no todo lo contrario, está llena de prejuicios. Cuando se monta un recambio "original" procedente del constructor del vehículo, cualquier problema que se presente durante el montaje es debido a causas ajenas al propio recambio: golpes durante el transporte, tolerancias de montaje, siniestros anteriores o edad del vehículo, entre otros. Pero si las dificultades surgen cuando se trata de un recambio alternativo, la cosa cambia: la patilla no está doblada como consecuencia del transporte, se asocia con una baja calidad del recambio. Si no llega un orificio a su posición correcta, es porque el orificio no está bien situado, no es porque el soporte esté desplazado. En definitiva, siempre hay una justificación relacionada con una baja calidad del recambio.

Ante esta situación, el proceso de certificación de CENTRO ZARAGOZA para un recambio de carrocería debe ser exquisito con la adaptabilidad de las piezas cer-

tificadas, sin dejar escapar el más mínimo detalle, que pueda servir de excusa y descalificación.

Para evitar cualquier duda, la prueba de adaptabilidad se realiza siempre con el recambio alternativo y con el recambio del constructor. Este modo de trabajo, permite discernir entre las dificultades de montaje propias de la pieza, y las debidas al estado o a las características del vehículo.

Durante el montaje del recambio, realizado siempre por un profesional debidamente cualificado, se verifica la posición y el tamaño correcto de los orificios de fijación, comprobando que permiten un ajuste adecuado de la pieza al admitir cierto desplazamiento de la misma para la regulación de las holguras y enrasas con las piezas adyacentes. Debe indicarse que en la prueba de adaptabilidad no se permite mover o ajustar otra pieza del vehículo que no sea el propio recambio, restringiendo así los márgenes de desviación.

El procedimiento de certificación no permite la realización de ningún trabajo que no sea el propio de colocación de la pieza. No se permite el taladrado de la pieza, ni el agrandamiento de los orificios, y tampoco se permite el doblado, corte, o reconformado de partes que afecten a la geometría de la pieza.

*El montaje del recambio sobre el vehículo es la única forma de verificar que la geometría de la pieza es correcta, y que no presenta ninguna desviación que dificulte su montaje*

Se comprueba el tiempo necesario para el montaje, que debe ser siempre igual o inferior al indicado por el

VERIFICACIÓN DE HOLGURAS



EL MONTAJE DEL RECAMBIO NO DEBE PRESENTAR NINGUNA DIFICULTAD AÑADIDA



constructor del vehículo. Confirmándose, en este apartado, como unos segundos dedicados al análisis previo de los sistemas de fijación, tanto en el recambio del constructor como en el alternativo, permiten deducir el proceso de trabajo idóneo, reduciendo así el tiempo necesario y asegurando un montaje siempre dentro del intervalo indicado.

*El tiempo necesario para el montaje, debe ser siempre igual o inferior al indicado por el constructor del vehículo*

Durante la prueba de adaptabilidad, se verifica la presencia de refuerzos y cajas de alojamiento para comprobar posibles interferencias con otras piezas que puedan dificultar el montaje del recambio, sin olvidar las tolerancias dimensionales que presenta cualquier proceso de fabricación, incluso el de un automóvil, que pueden ser origen de interferencias entre superficies.

La perfección de las formas se aprecia con la medida de las holguras y de los enrasos, entre y con las piezas adyacentes. De indicarse que tanto las holguras como los enrasos entre piezas son parámetros indicadores de la calidad del acabado en la construcción de una carrocería y están íntimamente ligados con el segmento al que pertenece el vehículo, y por supuesto con su coste, encontrando diferencias incluso entre los diferentes modelos de una misma marca. Estas diferencias obligan a realizar siempre una comparativa de su semejanza entre los resultados obtenidos con el recambio del constructor y los obtenidos con el recambio alternativo. En concreto se realizan medidas de las holguras y de los enrasos en todo el contorno exterior de la pieza. En el caso de una aleta se verifican las holguras con la puerta, con el capó, con el paragolpes, con el estribo, y con los faros, si procede. Se determina la uniformidad y el paralelismo de las holguras, así como su dimensión.

Igualmente se verifican las alineaciones que presenta la pieza en cada uno de los vértices o cambios de forma con el resto de piezas, como puede ser entre las líneas de diseño de las aletas delanteras y las puertas, o entre los extremos del paragolpes y el pase de rueda.

Por último, en la prueba de adaptabilidad se verifica el montaje de accesorios, comprobándose la fijación que presentan, de modo especial los accesorios sujetos por patillas flexibles. Por ejemplo, en el caso de las aletas se verifican los intermitentes laterales, o en el caso de capós, los surtidores de agua del limpiaparabrisas o las grapas

de fijación del insonorizante. En los paragolpes se verifica el montaje de los faros antiniebla, de molduras o de rejillas de aireación si procede. Se verifica la existencia del mismo número de orificios, su ubicación y tamaño para asegurar la compatibilidad del recambio con todas las versiones de motorizaciones y equipamiento. En el caso de los frentes internos se comprueba el montaje de los radiadores de refrigeración del motor y del aire acondicionado, y cuantos elementos vayan fijados de algún modo al recambio.

En definitiva, la certificación del recambio de carrocería, partiendo de unas exigencias elevadas, establece los criterios para que una pieza alternativa no presente ninguna diferencia en el montaje con las piezas suministradas por el constructor. ■



LOS RECAMBIOS DEBEN PODER AJUSTARSE CON SUFICIENTE MARGEN



*EL MONTAJE DEL RECAMBIO DEBE REALIZARSE EN EL TIEMPO INDICADO POR EL CONSTRUCTOR*