

**El T.A.M.
Tanque Argentino Mediano – Parte 1
Por Vicente Saravia**

Veintidós atrás, junto a cuatro amigos decidíamos crear una empresa (**Nahuel**) y fabricar la primera maqueta del T.A.M. que se comercializaría en la Argentina. Esta fue fabricada íntegramente en metal, en escala 1/35.

En aquel momento nuestro acceso al tanque que pretendíamos reproducir se limitaba únicamente a fotos que pudimos obtener en revistas ó desfiles. Pese a ello, y a la precariedad de la tecnología de producción utilizada, llegamos a fabricar más de 300 ejemplares.

La alternancia de ciclos económicos en Argentina nos llevó a la quiebra y desafortunadamente no conservé ningún ejemplar de la maqueta.

Veintidós años después llegó a mis manos un modelo del mismo tanque, realizado por la firma **Armaq**. He aquí mis impresiones acerca del kit y de su armado.

EL KIT DE ARMAQ



Este cuenta con tres piezas principales en resina poliuretánica; el chasis está dividido en una parte superior y una inferior, y la torre.

El cañón está torneado en aluminio, las piezas pequeñas se realizaron en fundición de plomo (*white metal* si le gusta en inglés) e incluye una plancha de fotograbados, las calcas, bandas de goma para las ruedas y como si todo esto fuese poco, tres figuras en resina. Éstas merecen un comentario aparte dado que sus poses y calidad son muy buenas.

Las piezas de fundición de plomo se presentan en pequeñas bolsas de plástico transparente y, en cada una, se indica la cantidad y el número de piezas que contiene. El interior de las bolsas está relacionado con las fotos que hacen de plano. Sin embargo las fotos no son una guía de armado; es decir, no hay una bolsa N° 1 que corresponda al paso N° 1 de las instrucciones de armado, y así con las siguientes.



Figura 2. Contenido del kit

Uno de los problemas del kit consiste en que las piezas no vienen en un árbol con un número, por lo cual el primer desafío es encontrar la pieza y relacionarla con el número que le corresponde en el plano. Va una pequeña ayuda; donde quiera que se encuentre un número, incluyo una breve descripción de la pieza para así facilitar su rápida identificación.

El nivel de detalle de las piezas pequeñas es fuera de serie: mire el soporte de la MAG y luego me cuenta.

La caja es de cartón delgado. En lo personal, no me importa, me dedico a armar modelos y no a coleccionar cajas. El arte de caja es bueno, sin embargo puede mejorarse el método de pegado de la ilustración sobre la tapa. En cuanto a las instrucciones de armado, el creador del kit da por sentado que uno ya lleva varios años en esto. Este no es un modelo para principiantes.

Es necesario dominar las técnicas de armado de resina y de plomo, habilidades que se adquieren luego de haber estropeado algún que otro modelo plástico. Si usted aún no arruinó un modelo, esta es mi oportunidad de ayudarlo a no empezar a arruinar este.

EL ARMADO

Si bien como mencione antes las instrucciones de armado del kit dan por sentado que usted ya ha armado varias decenas de vehículos, y como tal vez no lo ha hecho, le aconsejo que comience a trabajar por la batea.

Debido a su proceso de fabricación, las piezas de resina cuentan con una línea de matriz que es necesario eliminar. Si bien en la parte inferior del chasis dicha línea recorre en su mayor parte la panza del tanque, con lo cual una vez que su modelo esté pegado sobre la base nadie la va a ver, yo eliminé esa línea.

Lija mediana y fina es lo único que se necesita. Hay otro detalle, válido para toda pieza en resina. La resina se cuela en moldes de caucho y estos suelen tener pequeños poros en sus paredes. Si el material los copia, el resultado final son unas pequeñas burbujas (bolitas minúsculas), o una

serie de agujeritos en la superficie de la pieza. Por lo tanto, deberá examinar cuidadosamente el modelo y eliminarlas con lija o rellenarlas con masilla (*putty*).

Atención: No rellene aquellos pequeños agujeros que hay tanto en la tapa de la batea como en la torre, pues son una indicación para pegar piezas después. En caso de duda, no los tape, déjelos para más tarde. De igual forma, al lijar no elimine las marcas que indican donde deben pegarse las piezas de menor tamaño.

Para unir las dos partes del chasis es necesario eliminar unos cilindros de resina (los mazarotes de colada) que hay en las caras internas de estas piezas. La parte inferior del chasis presenta dos y la superior cuatro. Las partes se ajustan una sobre otra con solo trabajar sobre los mazarotes de una única pieza, ya sea la de la parte superior o inferior. No es necesario eliminarlos de ambas piezas en forma simultánea.

Si usted aún no tiene un torno de mano, este es el momento de comenzar a pensar seriamente en adquirir uno.

Para eliminar los mazarotes se emplea una sierra circular de metal en el torno de mano o una sierra de mano y mucha paciencia. Los discos de corte del tipo cerámico en un torno de mano no dan buen resultado en este caso pues se quiebran. Como siempre, no está de más utilizar protección para los ojos en esta tarea.

En mi caso opté por cortar los mazarotes de la parte superior. Si bien son cuatro -frente a los dos de la parte inferior- al tener menor diámetro se facilita el corte. Con eso y bastante lija se pueden acomodar las dos piezas.

Para unir estas dos partes sugiero presentar y alinear el frente. Una vez alineadas se procede a pegar con dos puntos de cianocrilato en gel. Es mejor utilizar este -que es de secado lento- para así poder corregir errores. Luego se añaden dos puntos más en la parte trasera y se deja secar.

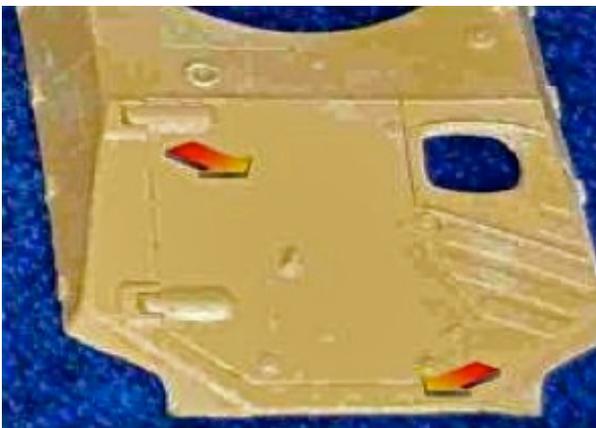


Figura 3. Tapa del motor.

¿Por qué comienzo a unir por adelante?

Muy fácil, el frente del vehículo es el que se va a llevar todas las miradas.

En cuanto a la tapa del motor debo hacer una observación. El modelo presenta la reproducción de dos líneas de soldadura longitudinales al vehículo, una sobre la tapa del motor y otra entre esta tapa y el chapón del frente. Hay algunos tanques que tienen este detalle y otros que no.

A quien no me crea, puede consultar a modo de referencia la tapa de la revista **DeySeg (Defensa y Seguridad)** en su N° 3. En lo personal -esto es solo mi opinión- a mi no me gusta. Por lo tanto, la eliminé lija mediante.

Luego se une bien la parte superior e inferior del chasis empleando para ello adhesivo epoxi (en estos pagos **Poxipol**).

Antes de avanzar repase todo con mucho cuidado y ahora sí, rellene los poros que mencioné con anterioridad. También, con paciencia, se debe rellenar la junta que hay en la cola del vehículo.

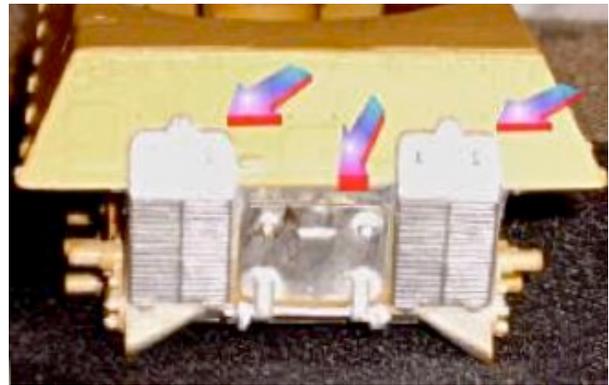


Figura 4. Ajustes de la parte trasera.

Para ello hay dos caminos, o bien emplear masilla epoxi de dos componentes (en nuestro país las principales marcas son Poxilina y Pársec), o bien usar cemento epoxi de dos componentes. Ahora sí, y para que quede bien presentada la cola del vehículo, agregamos las dos rejillas que están indicadas en el plano bajo el N° 44. Para hacer esto correctamente se deben eliminar las dos pequeñas nervaduras que tiene cada una de esas piezas en la parte trasera.

Ni se moleste en hacer calzar las rejillas en las dos ranuras que tienen las piezas de resina. Le comento esto porque una vez que las hizo volar, a las nervaduras, hay que doblar un poco con la mano la pieza de forma que copie bien el ángulo de la cola del vehículo.

Antes de pegarlas en su sitio le comento un tip para detallar un poco más la maqueta.

Cada una de esas piezas posee dos pequeñas orejas, y si observa la **Figura 4** en el plano verá que en realidad tienen agujeros pasantes, o sea que se puede realizar un agujero en cada una de ellas para simularlo.

Conviene hacer esto antes de pegar la pieza.

Ahora sí, pegue muy tranquilo tratando de que todo le quede lo más paralelo posible.

En este punto es necesario hacer una crítica; el ajuste de las piezas es regular y se debe rellenar juntas. Luego pegue la pieza 56, el portón trasero. Aquí también es necesario rellenar arriba del portón para que todo el espacio que queda a su alrededor sea uniforme (observe las flechas en la **Figura 4**).

A esta altura del partido, o del kit, usted ya le "metió mano" a las primeras piezas de plomo. Por ello conviene que haga dos aclaraciones:

Primera: las piezas de fundición, al igual que las de plástico, tienen una línea de matrizado y pico de colada. Es más, las piezas de plomo además del pico de colada pueden tener uno o más picos pequeños que indican los canales de salida de aire del molde. Por lo tanto, ármese de limas para matricería (son limas de pequeño tamaño, de acero) y a limar, mi amigo.

Si no quiere que esas líneas y picos arruinen las piezas de un modelo plástico le va a pasar lo mismo con este modelo.

Segunda: por si todavía no se lo dijeron el plomo es tóxico. Si bien usted no va a estar chupando las piezas como haría un bebé, le paso algunos consejos para que no se intoxique de a poco.

Al limar las piezas usted va a generar pequeñas partículas de plomo. Por lo tanto, evite, mientras está limando, fumar, comer o beber. En cada una de esas acciones usted se llevará los dedos a la boca e ingerirá -sin quererlo- partículas de plomo. Luego de terminada su sesión de modelismo, lave sus manos. Si el polvo de plomo cayó sobre su ropa, lávela.

Ahora bien, la tentación usual de todo modelista principiante es completar rápidamente por lo menos un paso de la guía de armado. Así que ¿por que no hacerlo pegando todos los accesorios que lleva el portón trasero?. No, no mi amigo. No se deje tentar. Los modelos se arman de adentro hacia fuera, de abajo hacia arriba y de lo grande a lo chico. Así se evita estropear pequeñas piezas al hacer tareas que requieren fuerza.

Si estamos de acuerdo, revise ahora el estado de los agujeros en los que se insertan las ruedas de retorno de la oruga. En mi caso encontré que uno o dos agujeros habían desaparecido. Esto se soluciona fácilmente agujereando con una mecha de 2 mm. (o de menor diámetro) primero, y luego otra de 2,5 mm. para así ajustar el tamaño del agujero a su diámetro final.

Ahora sólo es cuestión de armarse de paciencia y, valga la redundancia, armar las ruedas.

Tiene para divertirse con la rueda tractora, las ruedas de rodadura o rodaje, la rueda de tensora y los rodillos de retorno.

La tractora y los rodillos de retorno se arman en un solo paso y todavía no se deben pegar. Guárdelos por ahí que ya los vamos a usar.

Luego hay que pegar la banda de caucho a cada llanta, tanto de la ruedas de rodaje como de la tensora. NO pegue ambas mitades de la rueda primero, repito, pegue por separado las bandas de goma a las llantas pero NO una la llanta exterior con la interior. No hay que preocuparse si se nota una pequeña línea al juntar ambos extremos de cada banda de goma sobre la llanta. Los tanques reales tienen el mismo sistema y les queda el mismo espacio vacío. Si nunca vio un T.A.M. de cerca es lo mismo que las ruedas de las bicicletas de carrera, la rueda es de goma sólida y queda una pequeña rendija. Si quiere agregarle un poco más de detalle para hacer más real la maqueta, desgaste con una trincheta el borde de la banda de goma. Así parecerá que su tanque ha rodado varios kilómetros.

Ahora sí vamos a armar el tren de rodaje.

Primero, pegue las dos (2) llantas interiores de la rueda tensora y las doce (12) llantas interiores de las ruedas de rodadura. Luego pegue las dos (2) caras exteriores (piezas 39 y 41) esmerándose en que las caras queden bien paralelas. Pegue los rodillos de retorno (piezas 32 y 33) y PARE.

NO pegue todavía las ruedas tractoras. A las ruedas tractoras -por si no tiene idea acerca de que le estoy hablando, son las que están llenas de dientes- hay que armarlas por separado antes de pegarlas al modelo. Es importante que los dientes entre la rueda interior y la exterior queden paralelos. Si no, no hay forma de calzar la oruga después. Una vez que tenga listas las dos ruedas tractoras sólo resta colocar las orugas.

Al armar las orugas descubrirá si tiene vocación o talento para joyero, o no. No hace falta que yo le diga nada, usted lo va ir descubriendo solito...

Aquí hay dos caminos posibles. Ambos tienen en común el armado de los cuatro tramos de oruga larga (son dos piezas 37 más dos piezas 14 por tramo). Y acá la cosa se bifurca. Al adquirir el kit me recomendaron el armar un tramo de cuatro eslabones de oruga sueltos, colocarlos sobre la rueda tractora y luego pegar esta al modelo.

Esos cuatro eslabones se supone que deben copiar la curva que hace la rueda; luego se le pegan los dos tramos largos, lo que ocuparían el lugar de las tangentes a la rueda tractora. A mí no me dio resultado.

Unos eslabones se iban para adentro de la rueda tractora, los otros me quedaban desfasados; no funcionó. Con lo cual inventé otro método.

Tomando un tramo largo de oruga se dobla uno de sus extremos con cuidado sobre la rueda tractora hasta cubrir un cuadrante (es un cuarto de circunferencia ó 90°) de la rueda. El plomo es de muy buena calidad y permite este tipo de

cosas, si fuese de mala calidad le aseguro que se quiebra. Luego -y en un solo paso- se fija la rueda tractora y se le coloca el tramo de oruga doblado para finalmente fijar el resto del tramo sobre los rodillos de retorno.

Para esto recomiendo adhesivo epoxi.

A continuación se fija el tramo inferior y con los eslabones que estaban sueltos se completa la oruga pegándolos sobre la rueda de retorno.

En una de las orugas no me hizo falta pegar los cuatro que indica el plano; con tres quedó listo.

La ventaja de hacer el cierre de la oruga sobre la rueda tensora es que cualquier macana hecha va a quedar disimulada debajo del guardabarros.

COLA DEL VEHÍCULO

Y ahora vamos por el guardabarros trasero. Este está formado por las piezas 46, 47 y 30. La 46 es una pieza en forma de ángulo recto y la 47 -el faldón de goma- se identifica fácilmente porque tiene una circunferencia que simula un círculo de plástico reflectivo.

La parte 30 tiene una clara forma de trapecio.

Ahora bien, aquí fue necesario -por lo menos en el kit que a mí me tocó- hacer un poco de cirugía. Primero tomé la pieza 46.; la barra que tiene en uno de sus lados es el engarce con el faldón, por lo que esa parte va hacia abajo. En este caso, comencé sacándole 1 mm. a la cara opuesta a la de la barra. De esta forma se reduce la altura de la pieza. Luego, hay que lograr que el plano que sigue esa cara de la pieza quede paralelo al plano que forma la cola de la batea.

Acto seguido, hay que sacarle una porción a la otra ala de la pieza 46.

Prueba y error, con paciencia se logra. Por otra parte, la pieza no va pegada al filo de la cola de la batea si no que medio milímetro (más o menos) para adentro. Tiene que quedar un pequeño escalón.

Una vez que uno logra que esta pieza quede bien al colocarla en el vehículo, la dejamos aparte, por el momento no la vamos a pegar. Recomiendo unirle ahora la pieza 47. También hay que hacerle un par de cortes para que ajuste bien.

En el plano está marcado un corte, el secreto para lograr el ángulo correcto es que queden paralelos el borde superior de la pieza 46 y el borde inferior de la 47.

Para unir, una vez más, epoxi del lado interior. Con eso lo une y de paso simula el barro que se acumula en esa área. En cuanto a la pieza 30, no la usé, ni coloqué reemplazo alguno.

En fotos del último ejercicio del regimiento de T.A.M. disponible, de 6 ejemplares que se ven en una foto, 5 de ellos no la tenían. Puede que esa pieza sea un "juntadero" de barro, o que se pierda y no haya repuestos. Vaya uno a saber..., la cuestión es que parece que no se usa mucho. Ahora sí, pegue el conjunto que armó al chasis. Una vez más, cianocrilato al principio para fijar la

posición y luego epoxi simulando barro en la cara interna. Otra opción para detallar aún más el modelo es reemplazar la pieza 47 (el faldón de goma) por uno hecho con papel de aluminio. De esa forma queda con poco espesor, tal como es en el original.

Y ahora el guardabarros delantero, piezas 63 y 64. Cuando las presenté por primera vez me parecieron un poco grandes. Luego de mirar un par de fotos, sí, son grandes. Esto se soluciona sacándoles una rebanada de 4 mm de espesor, medidos desde lo que simula el faldón de goma.

Si uno mira fotos verá que el pico que forma el faldón sobre el lateral del vehículo queda alineado con el eje de la rueda tractora. Para reconstruir el bordecito que tiene el faldón utilice un hilo de plomo. Ahhh.... que usted no tiene hilo de plomo.

Si le sirve de pista, yo compré el mío en una casa de pesca con mosca. Bueno, pegue eso y seguimos. No se preocupe por pegar la pieza 31, al igual que en la cola de vehículo tampoco la use. Ahora completamos la parte baja de la cola pegando las piezas 45, 54, 55, 56 y 57. La 57 que no se ve bien en las fotos es algo parecido a una barra torcida con dos cosas en cada punta.

Ahora comenzamos a completar la cola. Sugiero que pegue la pieza 60 y luego las 8 piezas 43. Estas son pequeñas orejas. Si se fija bien en el kit hay marcados 8 pequeños agujeritos.

Para fijar las piezas sugiero hacer agujeros en esos puntos con una mecha de 0,5 mm. Eso y un poquito de Poxipol harán maravillas.

Ahora vamos por la rejilla trapezoidal marcada como pieza 59. A ella hay que agregarle las dos manijas marcadas como 20. Una vez más, mecha de 0,5 y uno hace los agujeritos que permitirán fijar las manijas. Si cuando presenta la rejilla le sobra un poco para afuera del casco, no se preocupe parece que debe ser así nomás.

Paramos por ahora con la cola y vamos a las rejillas de ventilación. Separe las piezas 101, son cuatro. Separe de la plancha de fotograbado las únicas piezas que son 4 también. Para separarlas le sugiero que use un cortante.

Luego péguelas con cianocrilato sobre cada una de las piezas 101. Una vez que haya hecho eso va a notar que la pieza de fotograbado es más grande que la pieza de plomo. Eso hace que se forme una especie de "U" en el borde de cada pieza. Si quiere evitar que en el futuro cada vez que pase el pincel por esa zona éste se le enganche y haga volar el fotograbado le sugiero que rellene la panza de la "U" con masilla. Antes de pegar los cuatro conjuntos que recién armó hay que poner las bisagras. Busque en la bolsa donde estaban las piezas 43, ocho piezas número 102. No está marcado en el plano el número 102 pero son las 8 bisagras. Si las mira bien parecen una "L", ahora bien, hay que sacarles la base.

Mire la foto que está en la guía de armado y verá cual es la parte que sirve y cual es la que hay que volar. Una vez que las dejó con la cara que va contra el vehículo bien lijada, péguelas. Y luego

pegue los cuatro conjuntos de rejillas con fotograbado que había armado antes. Ahora solo falta pegar las cuatro piezas número 38 (son unas escuadras minúsculas) y los faros traseros, las piezas número 49. Para ello pegue aquellas escuadras que están colocadas más hacia los lados exteriores de la cola primero.

Luego, presente los faros y calcule donde va a pegar la escuadra que va del lado interior. Le digo esto porque si las coloca exactamente donde indica el modelo luego va a tener problema para calzar los faros. Los faros se ponen con lo que sería el rectángulo de acrílico del faro real apuntando hacia el exterior del vehículo. Por último, y para terminar con la cola del vehículo, coloque las piezas 84 (¡redoble de tambores!).

PRIMER LATERAL, LADO DEL CONDUCTOR



Figura 5. Lateral, lado del conductor.

Arrancaremos de atrás hacia delante.

Primero se fijan dos bases de portaherramientas, las piezas 50 y 51. Para ello se agrandan un poco los agujeros que indican la posición de las piezas y se las fija. Colocar la maza (pieza 52) y el pico (pieza 53) no ofrece dificultad.

Luego se coloca la base de la sierra (pieza 80). Los pines de la pieza no coinciden con los agujeros, vuelva a trabajarlos con mecha de 0,5 mm. Luego coloque la sierra (pieza 81).

A continuación -y sin invadir el espacio que lleva la pieza colocada justo arriba- van dos fijaciones (pieza 8). Las piezas 8 son más fáciles de trabajar si uno directamente le saca los pines. Si hace eso, rellene los agujeros de posición que le puedan quedar en el chasis para esas piezas. La pieza que va arriba y que no tiene número en el plano se forma con una guía (pieza 25) y lo que simula las zapatas de repuesto (pieza 26). Se puede modificar esta última pieza eliminando una o más zapatas. Hay fotos de vehículos donde se ve la guía sin zapatas o con una sola.

Ahora pegaremos la base del hacha (pieza 82) y a ésta (pieza 83). Complételo con una fijación más (pieza 8). Siguiendo hacia delante tenemos una pala (pieza 74), una barreta (pieza 75) y un tope para la pala y barreta que si bien no tiene número la va a identificar fácilmente en la bolsa. Si bien no dan mayor trabajo hay que agregarle dos fijaciones número 24 al cabo de la pala y una fijación más, también número 24 a la barreta. Si la

barreta está torcida se endereza haciéndola rodar entre una superficie dura y una lima.

Ahora fijamos la caja porta eslabón de oruga (pieza 16). Luego queda fijar una llave (pieza 73) con una abrazadera (pieza 7) y una fijación (pieza 24). En mi caso solo coloque las fijaciones y no la llave, en las fotos que consulté los tanques que miré no la tenían.

Por último, para completar este lado falta fijar la eslinga de remolque. Primero, hay que cortar unos 10 mm. el cable de acero que viene pues es un largo. Compruebe el largo contra el vehículo, la eslinga apoya en bien al frente del casco sobre el primer punto de fijación para el faldón y se extiende hasta debajo de la fijación de la pala. Use para ello un torno de mano con un disco de corte. Si trata de hacerlo con una pinza, lo más seguro es que solo deforme e inutilice el cable.

Una vez que cortó el cable fije los dos ojalos usando Poxipol. Estos deben quedar paralelos, en el mismo plano. Una vez que la pieza está seca, la pega al vehículo por el cuello grueso de cada ojal, no pegue el cable de acero. Luego pegue la pequeña pieza 21, que es una chapa en forma de "Z". Ahora sí, haga dos pequeños agujeros en el casco, en el centro de los ojalos y pegue dos piezas en forma de perno con un pasador. Terminó con el primer lado del casco.

EL SEGUNDO LATERAL



Figura 6. Obviamente el otro lado...

Una vez más, arrancaremos de atrás hacia delante. Primero se fija la base de la pinza, dos fijaciones número 24 y sobre ellas la pinza. En mi kit, observé que cortando un poco los mangos de la pinza ésta ajustaba mejor en su base. Luego seguí con la pieza 25 y lo que simula las zapatas de repuesto (pieza 26). Recuerde que se puede modificar esta última pieza cortando y sacando una o más zapatas.

Luego pasamos a lo que parece ser una barra para remolque. Aquí, los agujeros de posición de la barra (pieza 8) no coincidieron con las marcas en la batea. Mantenga como guía el agujero que está en el frente del vehículo, y haga un nuevo agujero para la parte de atrás. Coloque las dos fijaciones, números 24 y 27. La número 27 se debe ubicar por delante de la 24.

Vamos ahora con la pala.

Antes de pegar nada presente la base de la pala en el vehículo y observe si le va a interferir o no con la posición del cable de remolque. Si fuera así, rebaje la base de la pala. Es más fácil cortar un poco de plomo que doblar un cable de acero.

Una vez que se aseguró que no hay interferencia pegue la base y presente la pala. Fíjese donde va a quedar el mango de la pala y pegue las dos fijaciones número 24. Ahora sí, pegue la pala.

Ahora vamos por la rejilla, que es la pieza 19. El fotograbado, por lo menos en mi caso, resultó un poco más ancho que la pieza y un poco más corto en su largo. El resultado fue un poco de lima y masilla (Poxipol) para dejar todo parejo. Luego se le pegan las dos manijas y se pega el conjunto al casco. La caja portaeslabón de oruga es similar a la del otro lado, no le dará problemas.

Si va a poner un eslabón dentro de ella, prepare todo afuera antes de pegarlo en el casco. Recuerde que le será más fácil limar el eslabón para achicarlo que limar el interior de la caja para agrandarla.

El conjunto del cable de remolque y sus fijaciones es similar al del otro lado, también tendrá que cortarlo un poco para que ajuste bien en su largo. Si, por casualidad, ya está mareado de leer esto y se olvidó el trabajo que le dió esta pieza la semana pasada, encontrará una descripción justo arriba del título de esta sección.

EL FRENTE DEL CHASIS

En mi caso comencé fijando la traba para transporte del cañón (pieza 61). Parece una letra "A" con un círculo arriba. No da más trabajo que limar bien los lados para que quede pareja.

Luego siguen los tres episcopios (piezas 77), una pieza que es bien pequeña y parece un perno con un ojal (pieza 58), y la escotilla del conductor (pieza 78). Esta tiene pegada la manija (pieza 79). Ninguna de todas estas piezas le tendría que haber dado problema alguno.

Ahora vamos con la base del espejo (pieza 71) y el espejo (pieza 72). Los espejos pueden ser usados en dos posiciones, erguidos o abatidos sobre el chasis. Depende de la circunstancia. En mi caso yo elegí hacerlos abatidos sobre el vehículo. Para ello se hace lo siguiente. Se pega primero la base del espejo. Una vez que está bien adherida se le pega el espejo con adhesivo epoxi 10 minutos. Antes de que éste seque, se dobla lentamente y con cuidado la barra que sostiene al espejo, acercándolo a este hasta que se apoye en el chasis.

Colocar luego las dos luces de posición (piezas 65) no le dará problemas.

Por último vamos con el conjunto de los faros. Comience verificando si los faros entran o no en los agujeros de las bases. Una vez que entran no los pegue. Pegue primero la bocina (pieza 69). Hay que trabajar un poco el agujero que tiene el

chasis y luego entrará bien. Luego vaya con las bases de los faros. Ahora hay que colocar los "fierritos" que sostienen los protectores de los faros. En mi caso los reemplace por alambre de bronce, cortándolo y doblándolo a la medida de las piezas originales. Esto me resultó más fácil que limar los originales. Finalmente los pegué a la batea con cianocrilato y los fijé a los protectores con un poco de epoxi. Una vez que esto está listo, ahora sí, pegue los faros.

Y si no me comí nada, terminamos con el chasis.



Figura 7. El frente del vehículo.