

UN PEGASO 6038 A ESCALA 1/87 (H0)



Pegaso 6038 a escala 1/87

EL VEHÍCULO REAL

El último Pegaso urbano de origen netamente autóctono fue el 6038, realizado en versiones de dos puertas (central y media o central y trasera), tres puertas y articulado. Aparecido en 1978, fue el modelo por excelencia en las flotas durante una década, quedando todavía una gran cantidad de ellos en servicio en el día de hoy, tanto los que siguen en la misma empresa donde empezaron como los que han sido vendidos de segunda mano o cedidos a Bosnia y Cuba. Fue asimismo carrozado por multitud de carroceros (Noge, Van Hool, Icarsa, Unicar, Castrosua, Ugarte...), cada uno con sus peculiari-

dades, básicamente en cuanto al frontal y tipos de ventanas.

EL MODELO

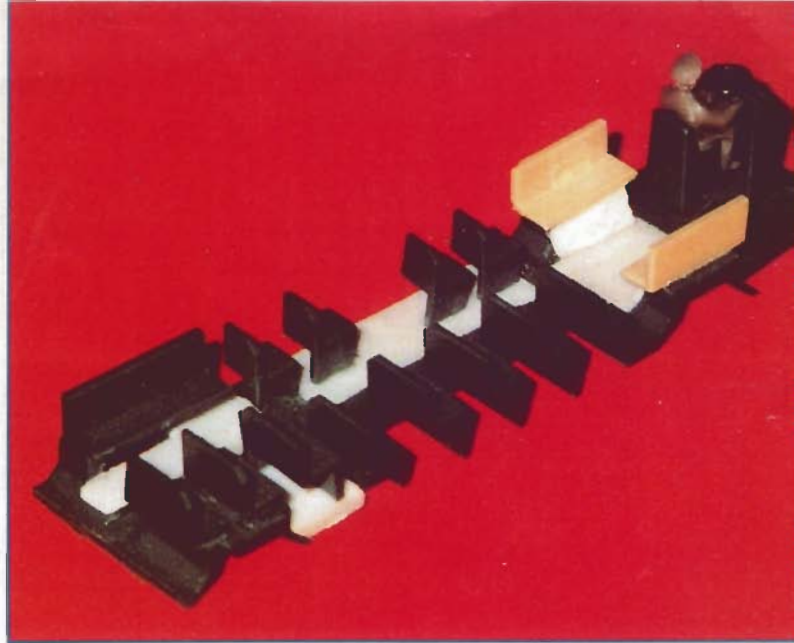
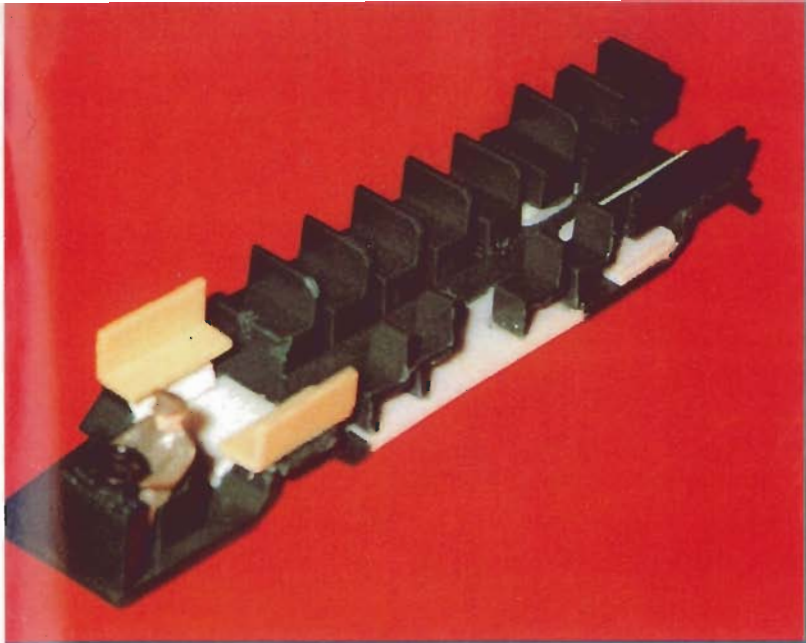
Antes de empezar quisiera hacer una aclaración previa: no se trata de un modelo a escala exacta. En razón de la base escogida, con limitaciones evidentes de parecido, guardaremos unas proporciones aproximadamente iguales, que nos darán como resultado un vehículo bastante realista. Y tendremos una reproducción de un autobús urbano que marcó una época en España, lo que creo que compensa las limitaciones.

La "trampa" principal se encuentra en el voladizo posterior (distancia entre el centro del eje trasero y el final de la

carrocería), que a escala del modelo sería mayor (unos 2,5 mm), y que modificaría asimismo ligeramente la distribución de ventanas en la parte trasera.

La segunda a realizar es en el estrechamiento que tiene la carrocería en la parte delantera, que suprimiremos por no notarse excesivamente y por la complicación constructiva que entraña; no se puede hacer lo mismo con la parte trasera, pues al ser el ángulo de inclinación más fuerte, se nota rápidamente la supresión del estrechamiento.

El modelo que aquí reproducimos es la versión de Sabadell realizada por Noge, con puertas delantera y trasera, y con frontal de rejilla cromada similar al



Distribución de la zona interior



Final del montaje de la carrocería. Las piezas en blanco son las construidas a mano no originales

de los vehículos de Valencia, Madrid y Las Palmas.

PRIMEROS TRABAJOS

La base de la que se parte es un Mercedes 0305 de WIKING (referencia de catálogo 700 en varias versiones), actualmente descatalogado pero del que se pueden encontrar todavía ejemplares en las tiendas. Podría partirse también de un 0305G (éste sí en catálogo), pero el trabajo es mayor.

Para empezar se separa la carrocería del chasis con la ayuda de un "cutter" y con paciencia se intenta separar chasis y asientos sin dañar ninguna de ambas piezas. Una vez separadas se guardan junto a los cristales hasta el momento oportuno.

CARROCERÍA

El primer trabajo a realizar es la limpieza de salientes, tanto en los laterales como en el techo, salvando eso sí los retrovisores. El cajón lateral del cartel de línea, las bótolas y canalillos del techo, las molduras laterales (incluidas las de las puertas y los intermitentes), deben dejar paso a unos laterales de carrocería completamente lisos.

El siguiente paso consiste en agrandar los pasos de rueda. Deberán pasar a tener 8 mm de altura, uno más que en el modelo original, pero, muy importante, conservando la curvatura y sin modificar el ancho de los mismos. Es uno de los trabajos más agradecidos en cuanto a parecido final del modelo.

El Pegaso 6038 hace "media esquina" en el techo, por lo que provistos de "cutter" o de taladro eléctrico con sierra circular se procede a darle inclinación (de 0.8 a 1 mm.), entre el techo y la línea superior de las ventanas laterales. Se recomienda buen pulso y mucha tranquilidad en la tarea.

La ventana frontal del Pegaso es más grande que la del Mercedes, por lo que se procede a agrandarla, bajando el borde inferior hasta rebasar la primera moldura (justo por encima del escudo Mercedes).

Para reproducir el parachoques Pegaso hay que "comerse los 2,5 mm. inferiores del parachoques del Mercedes, rebajando el grosor del resto hasta dejar una pared delantera plana.



Vista delantera del vehículo



Lateral ya terminado

Llegados a este punto, la zona delantera está muy debilitada, por lo que se procederá a realizar la pieza A de la figura 1, en placa de plástico de 1 mm.,

ajustándola al hueco y pegándola, con lo que se da rigidez al frontal. Para conseguir la curvatura del montante central hay que esperar a que la parte

inferior se haya secado, pegando la parte alta a posteriori con la suficiente paciencia para que el arco que se le da aguante.



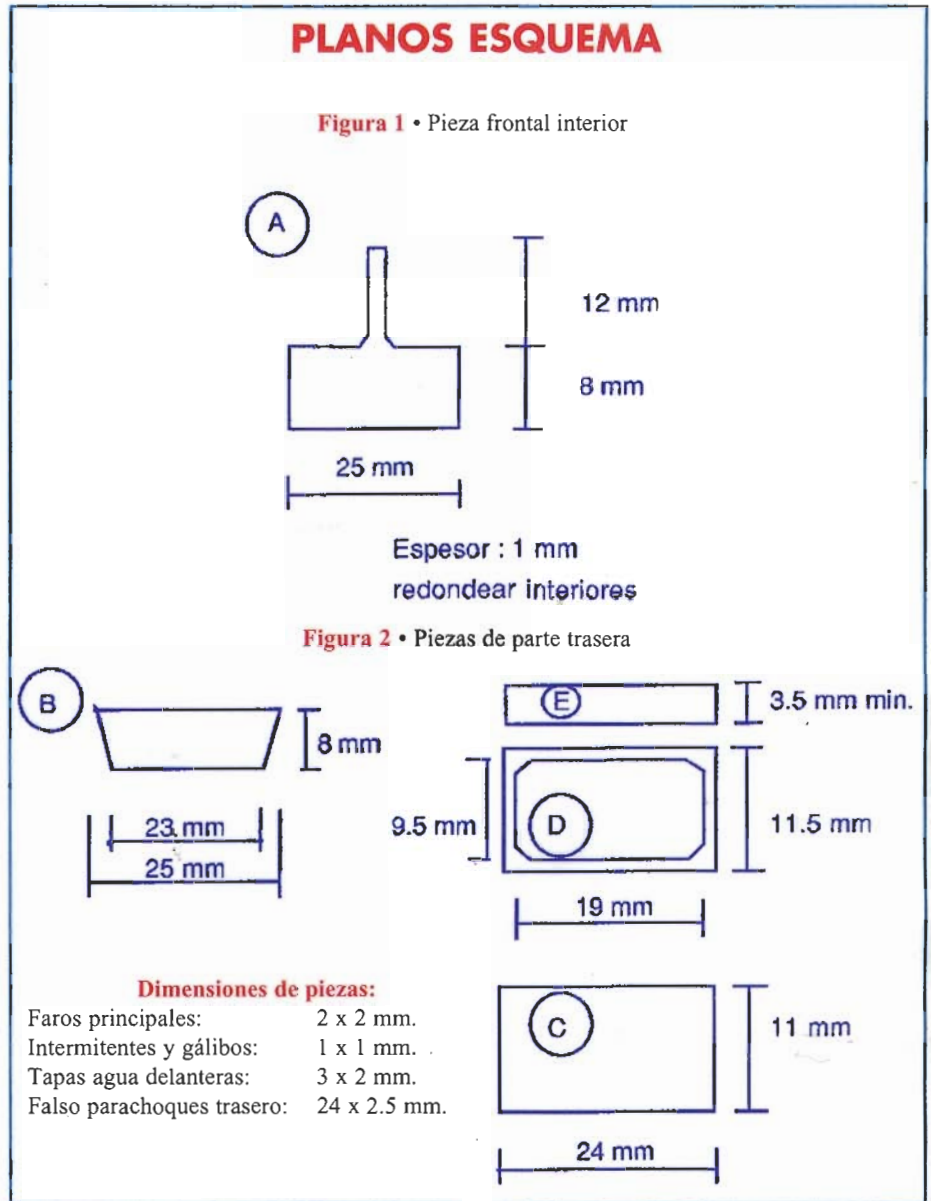
Vista trasera del Pegaso 6038

En la parte delantera, la carrocería del modelo base tiene unas esquinas muy prominentes (45 grados), que se suavizan con el "cutter". Con el mini taladro se realiza a continuación en la parte frontal los encajes de faros y el rebaje de la rejilla delantera.

Se procede después a la realización de la parte trasera. Se corta toda la pieza de atrás de la carrocería, a nivel de los montantes de la ventana trasera. Se transforman las últimas ventanas de cada lado hasta convertirlas en las ventanas pequeñas del Pegaso 6038.

Con el disco de tronzar, se realiza una regata interior a la altura del montante, en ambos lados, entre la ventana pequeña trasera y la última grande, desde el montante al bajo de la carrocería. Así se podrá doblar dicha parte baja hasta que tome la inclinación precisa, la cual le marcamos pegando en su interior la pieza B de la figura 2. Se adhieren a continuación las piezas C y D por este orden. Una vez seco el conjunto se da forma a la pieza D, con una ligera inclinación a la parte alta. Finalmente se pega la pieza E sobre la D para acabar la parte trasera, dándole la inclinación "a vista".

La distribución de puertas es el gran handicap de la transformación. Para la versión elegida se ha de inter-



cambiar posiciones entre la última ventana y la puerta central. Tal como se puede apreciar en la fotografía número 4, se corta la puerta a mitad de los montantes de cada lado y a 3 mm. por debajo de la línea inferior de ventanillas. Se marca el contorno de la puerta en la última ventana y se recorta ésta, intercambiando posiciones, rellenando huecos posteriormente.

Se acaban los laterales con pequeños detalles: las ventanas de la puerta delantera se alargan hasta una altura de 16 mm. En el lado izquierdo se deben colocar los montantes de la puerta de socorro y el de la ventanilla pequeña al lado del conductor (ver foto 4).

En lo que a las bótolas del techo se refiere, cada carrocerero hace su traje, por lo que depende del modelo elegido. En este caso se hallan centradas sobre las ventanas primera y última del lateral derecho, con unas dimensiones

aproximadas de 6 x 6 mm., matando cantos.

Antes de seguir, con masilla para maquetas, se procede a enmasillar todas las juntas y huecos, lijando seguidamente con lija de agua del 400 todo el modelo. Este proceso se debe repetir dos o tres veces, hasta que, examinada la carrocería a luz rasante no muestre fallo alguno.

A continuación luces, tapas de agua, intermitentes, etc. La carrocería ya se encuentra lista para pintura.

Ya pintado el vehículo se le coloca el parachoques delantero, (pieza de plástico de 26 x 2,5 mm.), pintada en negro y a la que se le da la forma probando sobre su posición.

CHASIS

Pocas son las modificaciones en este apartado. Se trata de eliminar el pri-



Este es un autobús que admite muchas versiones



Otra vista del modelo ya terminado

mer milímetro del mismo en su parte delantera y de dejar el voladizo posterior en 22 mm. Lateralmente hay que rebajarlo en 1 mm. para adecuarlo al paso de ruedas y a los huecos de las puertas.

En la zona de asientos se reconvier- te la situación del modelo original de acuerdo con la distribución de las fotografías 2 y 3, reutilizando los asientos sobrantes y utlizando piezas de plástico para el resto. El tablier curvilíneo del conductor se transforma en cuadrado y se recomienda sacarle la gorra al

mismo (no es muy frecuente en nuestro país).

PINTURA Y ACABADOS

Con ello se llega a la fase determinante de la buena estampa del modelo. En cada caso se utilizarán los colores adecuados según la versión que se quiera realizar, informándose previamente sobre el vehículo original, ya sea directamente o en base a documentación recogida sobre el mismo.

Los cristales se realizan a partir de los del modelo original (el material no

se crea ni se destruye, sólo se transforma), utilizando acetato en lo que no se cubra con aquellos.

Con los últimos detalles, como puede ser la numeración, matrículas, placa de SP (a poder ser con la ayuda del ordenador e impresora láser), se termina el modelo, obteniendo un autobús original para nuestra maqueta o colección.

Marcel Estadella Serrat