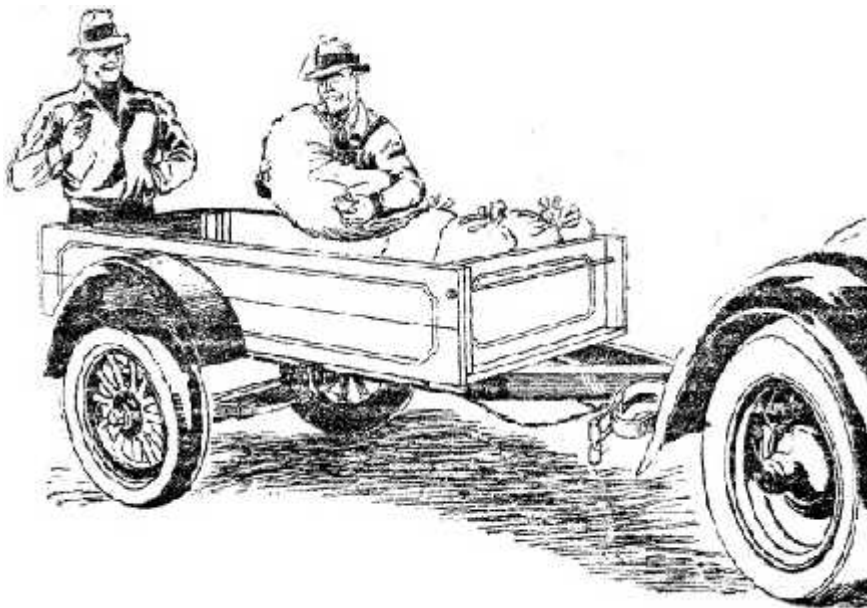


Como hacer REMOLQUES de CARGA agricolas

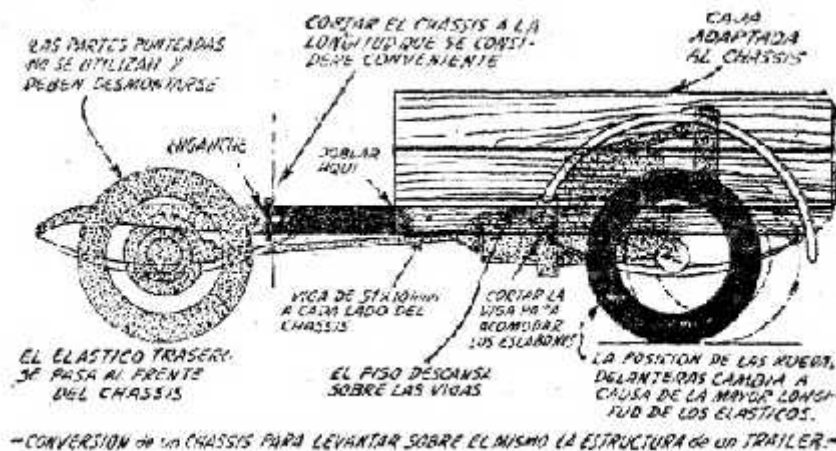
Un tráiler o acoplado sólido es una excelente adquisición en cualquier chacra; considerando esto es que damos a nuestros lectores algunas sugerencias para construir un modelo que no cuesta mucho y que no exige conocimientos de mecánica superiores a los que puede tener cualquier trabajador no especializado.



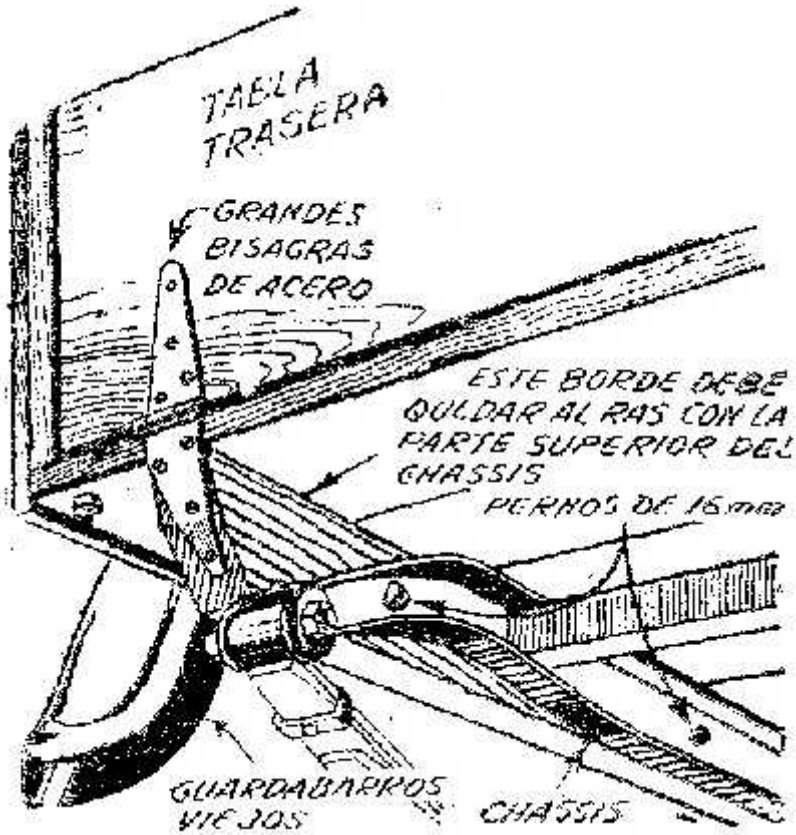
NATURALMENTE, la construcción de este modelo de tráiler debe basarse sobre el chasis de un vehículo viejo. Cuando se elija, dese preferencia a uno que tenga los costados rectos y ruedas que admitan cámaras de un tipo común. Si resultara más barato, cómprese únicamente el chasis con el eje delantero completo, las ruedas delanteras y los elásticos de atrás.

En esta forma se ahorrará, mucho trabajo de desmantelado para más adelante; sin embargo, si el chasis no estuviera completamente desmantelado, se desarman todas las partes indeseables, como se indica en el dibujo que ilustra el método de conversión, por donde se verá que la parte anterior del vehículo viejo quedará

convertida en la posterior del nuevo tráiler. Los elásticos traseros de la mayoría de los coches antiguos son más largos y más flexibles que los delanteros, y en consecuencia se adaptan mejor a las necesidades de un tráiler. Se substituyen

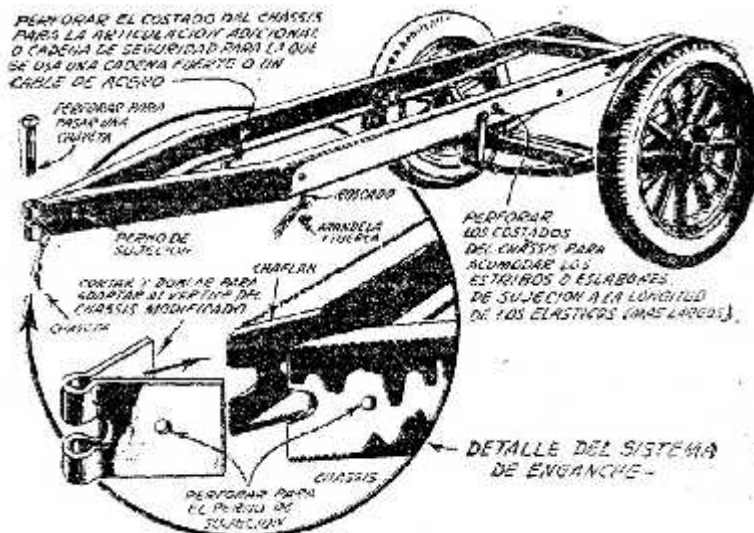


los elásticos de adelante por los dé atrás, usando los mismos eslabones o estribos de sujeción, variando su posición para adaptarlos a la mayor longitud del elástico. Este trabajo de adaptación variará de acuerdo al chasis de que se disponga, pero de ningún modelo ofrecerá dificultades especiales. Acaso pueda ser deseable sacar una o dos hojas del elástico para proporcionar mayor flexibilidad, pero esto tiene que ser decidido de acuerdo al tipo de carga que se piense- transportar en el tráiler.

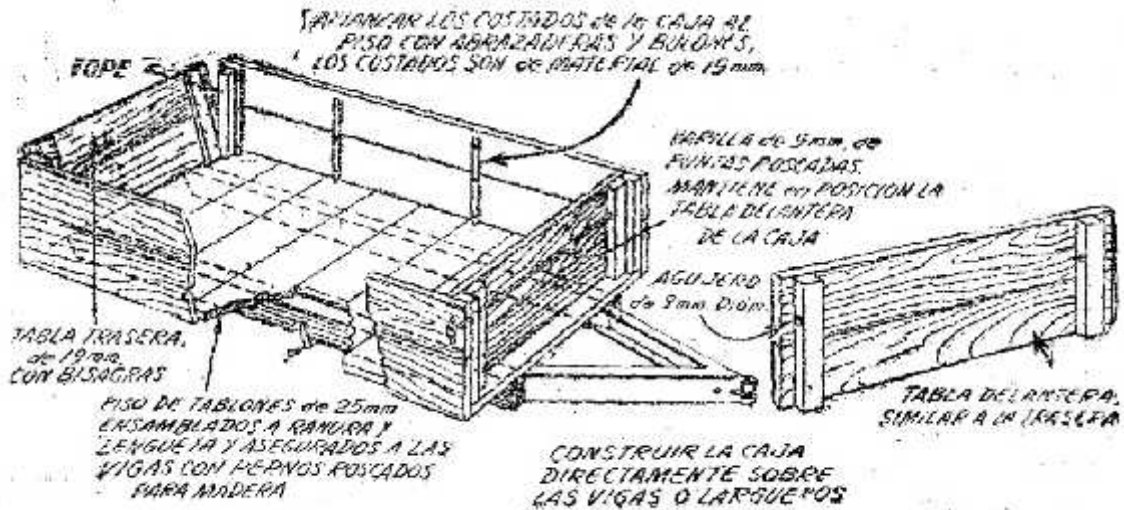


Antes de volver a poner los elásticos, se cortan los miembros del chasis a la longitud que se considere deseable, la que dependerá del tamaño del tráiler que se quiera tener, y luego se los doblará de modo que se encuentren adelante, en el punto de enganche. En la junta formada en este punto se intercala una chapa metálica, que constituye un eslabón de enganche, como se ve en los dibujos, usando un perno para unir las partes entre sí. Se unen las costuras con soldadura eléctrica por puntos, resultando un sólido y sencillo punto de amarre. Obsérvese cómo se cortan los extremos del chasis y la

chapa metálica, para dar lugar a la barra que une las dos partes de la articulación resultante: la remolcada, que es la que acabamos de describir, y la que remolcará.



Como el eje usado es delantero, hay que emplear algún medio para asegurar las ruedas; cualquiera de los métodos ilustrados es satisfactorio, pero, sea dicho medio el que fuere, es indispensable que las ruedas estén exactamente alineadas antes de asegurarlas, pues en caso contrario la carrera del tráiler no sería correcta, y además de constituir una amenaza para el tránsito, las llantas trabajarían mucho sobre las cámaras. Con vistas a la mayor seguridad se puede proveer de un sistema de



enganche adicional, para el caso de que por cualquier circunstancia fallara el enganche principal. Para realizar esta buena idea no se requiere más que unos cuantos decímetros de una cadena fuerte, o de cable de acero, que se une a los miembros del chasis en el punto en que inician su inclinación hacia el vértice en que se forma la articulación del enganche, y cuyas puntas libres se unen a la barra de la articulación por medio de gancho o clips a resorte.

El mejor modo de unir la caja a esta base es empernar a sus miembros exteriores unos largueros o vigas de 51 mm x 101 mm, cuyos topes se colocan a ras





con los del chasis. Sobre estas vigas se construye la caja del tráiler, adaptándola a las dimensiones deseadas o a las que admita el chasis. Posiblemente el mejor tipo de construcción es el de un carro común, pues se adapta más que ningún otro al uso buscado, y permite el aprovechamiento de partes usadas, como agarraderas, bisagras, pernos y billones, ángulo de hierro, etc.

Si se consiguen unos guardabarros para ruedas traseras", nada mejor que ellos; en caso contrario, se pueden hacer unos excelentes substitutos con chapas galvanizadas gruesas, arqueadas según indican las figuras y unidas al tráiler con agarraderas y soportes de hierro.

Todas las partes deben ser protegidas con varias manos de una buena pintura resistente a la intemperie, tanto en el interior como en el exterior y en la parte de abajo. La luz trasera y otros detalles menores son pequeños problemas que el constructor resolverá fácilmente por sus propios medios.