

MANTENIMIENTO BASICO.

1. Lavado y engrase.
2. El engrase de cada día.
3. Repaso general de la tornillería. Mountain bike.
4. Pasa revista a tu tornillería. Carretera.

1.- Lavado y engrase.

Si, has leído bien, "lavado y engrase", esto no sólo es exclusividad de los coches y las motos, sino también de nuestras máquinas sin motor (las mountains bike). Para que se alargue la vida de tu máquina y mantenga siempre brillante la pintura del cuadro y los pulidos de las piezas, has de sacar un poco de tiempo para lavar, repasar y engrasar tu bicicleta. En este apartado vamos a seguir los pasos para que una vez que te pongas manos a la obra no dejes ni un rincón de tu máquina sin limpiar.

1 Las herramientas que vamos a utilizar son:

Una brocha, un recipiente o lata para echar el líquido desengrasante (petróleo o desengrasil), un limpiacadenas, una esponja, un cubo de agua, un bote de lavavajillas y un bote de grasa sólida.

2 Colgada la máquina y bien sujeta, con las ruedas quitadas si es posible, empezaremos la limpieza por las zonas que más cuesta quitar la suciedad debido a que todo el polvo o barro se queda pegado "gracias" al aceite que lubrica la transmisión. Con la brocha mojada con desengrasante frotamos bien el cambio trasero y sobre todo las rodanas (ruletitas) hasta que no quede rastro de aceite pastoso.

3 A continuación vamos con el desviador delantero, frotando bien con la brocha y moviendo el cambio con los mandos para que entre el desengrasante por las zonas que casi no se ven. Seguido hacemos una pasada (o varias) por los platos, otra zona difícil de quitar la suciedad, evitando que entre el desengrasante en el interior del eje de pedalier.

4 En la cadena que es el componente de la transmisión que más cuesta limpiar (pues es el que más aceite necesita), hacemos varias pasadas con la brocha bien mojada en desengrasante. también se puede hacer con un cómodo limpiacadenas meclanico como el de la fotografía.

5 El siguiente paso es limpiar los frenos y las zapatas que recogen bastante suciedad, para lo cual hay que pegar un buen brochazo en ambos.

6 El piñon, otro componente de la transmisión que acumula muchísima porquería, lo frotamos bien con la brocha evitando que entre líquido desengrasante por el núcleo del mismo. También con la brocha limpia hacemos una pasada por las paredes de las llantas.

7 Si quieres que los carretes mantengan el brillo, haz una pasada con la brocha mojada en desengrasante por el exterior para quitar la suciedad que se queda pegada en los cruces de los radios, evitando también que entre el líquido desengrasante en eje del buje.

8 Dejamos la brocha y nos vamos a por el cubo de agua, el bote de lavavajillas (que también es desengrasante) y la esponja. Mojamos con agua primero toda la máquina y seguido enjabonamos todas las piezas, incluyendo todos los componentes que hemos desengrasado anteriormente y lo más rápido posible aclaramos todo el jabón y secamos la bici con un trapo limpio.

9 Con la máquina ya limpia y bien seca, lubricamos con aceite especial para bicicletas (pues no vale cualquier aceite) toda la transmisión echando unas gotas a los ejes o semiejes que sujetan las estructuras del cambio, a las ruletas o roldanas del desviador trasero y unas cuantas gotas a la cadena, dando seguido unas cuantas gotas para que se esparza por toda la cadena.

10 La grasa sólida la utilizaremos para engrasar los cables de los frenos y de los cambios y con menos frecuencia de engrase, la tija del sillín, la potencia y el cintre.

2.- El engrase de cada día.

Con un mínimo de cuidados con la puesta a punto que te llevará pocos minutos, tendrás bicicleta para mucho tiempo. En este apartado te vamos a explicar algo tan sencillo, pero tan importante, como el engrase de una serie de zonas vitales para el correcto funcionamiento de tu bicicleta.

Te lo decimos de forma rápida y sencilla: el mantenimiento más fácil que puedes realizar en la atención mecánica a tu bicicleta es el engrase, la tarea que deberás realizar muy a menudo para alargar, sobre todo, la vida útil de las partes móviles de tu bicicleta.

Un detalle a tener en cuenta es que el engrase deberéis realizarlo, preferentemente, con la bicicleta limpia.

El aceite a usar en las bicis de carretera es aceite fino de litio (no de acción super rápida) mientras que en las mountain bike es aconsejable uno con teflón.

1 Empezaremos por la tija del sillín. Aflojamos el tornillo de apriete con una allen del 5, limpiamos bien el tubo y el interior del cuadro para eliminar el lubricante antiguo y rebozamos con grasa la zona de la tija que entrará en el cuadro. Así, con esta sencilla operación, evitamos posibles ruidos y que entre el agua al eje del pedalier al repeler la grasa el agua.

2 Con una llave allen del 6 aflojamos el tornillo que lleva la potencia para sujetar el cintre. Lo desplazamos con cuidado para no dañarlo y bañamos con grasa el centro del manillar. El objetivo de esta operación es evitar posibles ruidos que pueden llegar a ser francamente molestos.

3 Sin dejar la llave del 6 aflojamos -en sentido contrario a las agujas del reloj- unas 8 ó 10 vueltas el tornillo principal de la potencia. Con un martillo pequeño damos un golpe seco al tornillo para desencajar el cono que está comprimiendo el tubo de la potencia en su parte inferior. Una vez realizada esta operación, rebozamos el tubo de la potencia con grasa para que así nos sean más fáciles las operaciones de subir o bajar dicha potencia.

4 Los cables de freno y cambio se engrasan por la zona donde van a ir escondidos dentro de la funda. Con esto conseguiremos que se deslicen mejor los cables y luego, con unos alicates, trenzamos las puntas de éstos para poder introducirlos otra vez en los prisioneros después de lubricarlos con grasa sólida.

5 Las piezas que necesitan un engrase diario las bañamos con unas gotas de aceite en los puntos más importantes, como veréis en las fotografías siguientes. En los frenos echamos unas gotitas en los muelles y por encima de los ejes para que el aceite se filtre hacia el interior, procurando que éste no manche las llantas, cubiertas y zapatas.

6 Luego dejamos caer unas gotas de aceite sobre los ejes y semiejes que hacen que se muevan las palas de desplazamiento de la cadena y sobre el muelle que acciona las mismas. A continuación, accionamos en varias ocasiones los cambios para que el aceite alcance sus objetivos.

7 Lo mismo que hemos hecho con el desviador en la operación anterior, lo repetimos ahora con el cambio trasero. También lubricamos las rodanas o ruletas y el eje central del cambio.

8 Para terminar, y sin dejar de la mano el aceite, vamos a por la cadena. Para engrasarla basta con poner unas gotas de aceite a lo largo de toda ella. Luego la hacemos girar sobre el piñon para que el aceite entre bien por los eslabones y ya está. Así, de forma tan sencilla, evitaremos el desgaste de la cadena, de los piñones y de los platos, amén de lograr que funcionen mejor los cambios.

3.- Repaso general de la tornillería. Mountain bike.

Antes de cada carrera o marcha, o si tienes pensado realizar algún viaje, además de limpiar tu máquina, es muy importante que la hagas una buena revisión o repaso de la tornillería y algunos detalles más. Si eres poco mañoso tienes que tener en cuenta que, por seguridad, es necesario llevar la máquina siempre a punto y que para ello siempre encontrarás a tu lado algún especialista profesional.

1 Empezamos revisando la caja del pedalier. Si no tienes el eje estanco comprueba si tiene holgura y quítala con las correspondientes llaves de pedalier (de media luna y de pitones). Apretamos con una llave de tubo (en este caso de 14) o una llave especial para él, el tornillo de apriete del eje, bastante propenso a aflojarse.

2 Sin alejarnos de la zona del pedalier revisamos los tornillos de los pedales, tanto los de apriete del calapié en los pedales normales como en los automáticos los tornillos de sujeción de los muelles. Con la llave de pedales comprobamos si los pedales están bien sujetos a las bielas teniendo siempre en cuenta que el pedal izquierdo es siempre rosca contraria a lo normal.

3 En los desviadores comprobamos, sin hacer mucha fuerza con las llaves, los prisioneros de los cables y, también con cuidado, los tornillos de sujeción al cuadro. las dos roldanas del desviador trasero las revisamos con una llave allen de 3.

4 La dirección, la zona más delicada y a la que más cuidados debemos dar, la ponemos a punto con las dos llaves de dirección haciendo siempre el apriete tuerca con contratuerca. Los tornillos de la potencia con la llave allen de 5 o 6 no nos cuesta nada revisarlos.

5 Los frenos en el caso de que estén destensados, con los tensores de las manetas de freno los dejamos con el tacto de tensión que a cada uno nos guste y si con los tensores no se pueden ajustar más, dejando los mismos enroscados hasta que se vean dos o tres hilos de rosca, tiramos de los cables de las levas hasta dejarlos a tu gusto.

6 Para poder apurar y aprovechar más tiempo tus zapatas, las soltamos si están desgastadas para rectificarlas (limarlas para dejarlas planas) pues al no desgastarse proporcionalmente se deforman por arriba que por abajo. Si las zapatas están en buen estado comprobamos con una llave allen y una fija de 10 si están bien sujetas.

7 En las ruedas siempre encontraremos algún radio flojo lo que lleva a tener las ruedas algo descentradas, pero como para trabajar con las ruedas es necesario tener experiencia (podéis practicar con ruedas viejas) solamente apretaremos las cabecillas lo justo para que no bailen esos dos o tres radios flojos.

8 Giramos los ejes de las ruedas con los dos dedos para comprobar si tienen holguras, o están demasiado apretados, para con dos llaves de cono ajustarlos.
Con un extractor y una llave inglesa giramos ésta en el sentido de las agujas del reloj para comprobar si está floja la contratuerca que sujeta las coronas del piñón.

9 Muy importante es que antes de cada salida revisemos si los cierres rápidos están sujetando bien las ruedas y si están éstas al centro de las dos horquillas del cuadro.

10 El que tenga suspensión tiene que comprobar si tiene flojo algún tornillo

del puente que sujeta las botellas, y cercionarse de que la presión de aire de las botellas (en las hidráulicas) sea igual en las dos: de 3 a 4 kg. de presión. En las de elastómeros también es importante que las botellas tengan comprimidos los elastómeros a la misma presión. Y para ternimar con las presiones, las ruedas también hay que llevarlas con 3 o 4 kg. de presión.