

Acabas de comprar tu bicicleta de montaña y aún no sabes muy bien cuáles son los consejos básicos para sentirte seguro sobre ella. Aquí tienes los nueve puntos a revisar antes de salir a tu primera excursión a la montaña.



TENSIÓN DE LOS CABLES. Es lógico que al haber estrenado una bicicleta nueva se hayan desdensado los cables de cambio y la eficacia no sea la misma que la del día del estreno. Es importante en este caso actuar en el tensor.



LONGITUD DE LAS FUNDAS. Girando el manillar podremos calibrar la medida de las fundas de cambio y freno que no debe impedir el libre giro del manillar hacia ambos lados. Una longitud excesiva provocaría demasiada fricción.



COLOCACIÓN DE LA RUEDA. Como podemos apreciar en esta imagen tomada desde el suelo, el eje debe encajar perfectamente en las patas de la horquilla antes de fijar el cierre que mantendrá la rueda en su sitio.



EL CIERRE RÁPIDO. Al cerrar la rueda tendremos que ir apretando la contratuercera del lado contrario e ir probando a cerrar hasta que a mitad de cerrar notemos una clara tensión. Es entonces cuando apretamos con el dedo pulgar hasta dejar el cierre como puedes apreciar en la imagen.



ENCAJE DEL V-BRAKE. Especialmente importante es que hayamos encajado perfectamente el latiguillo metálico del V-brake en el freno, convenientemente protegido a continuación por el capuchón de goma para evitar que la suciedad pueda penetrar.



EL TORNILLO DEL SILLÍN. Generalmente como el que puedes apreciar en la imagen de medida de 6 mm, es normal que se encuentre un poco flojo o apretado incorrectamente, por lo que reapretaremos con una llave para evitar que se mueva involuntariamente.



TORNILLOS DE LA POTENCIA. Aunque el manillar pueda parecer en perfecto estado y derecho, lo primero es reapretar los tornillos que lo sujetan a la potencia y los tornillos de esta que la sujetan al tubo de dirección de la horquilla.



PRESIÓN EN LAS RUEDAS. Es otra de las asignaturas pendientes, una escasa presión de aire en la rueda delantera y trasera de nuestra bicicleta. Las podemos inflar a 2,5 ó 3 kilos como término medio.



CIERRE SILLÍN. Es otro punto donde tenemos que prestar especial atención. Situatemos el sillín a la altura correcta y cerraremos como si del cierre de rueda se tratase, empujando la palanca hacia delante al sentir tensión.

EL ENGRASE

El aceite es el fluido vital para la bicicleta. Lubrica, suaviza y protege, ¿qué más se le puede pedir?

Casquidos, crujidos, esos ruidos horribles que nos pueden amargar toda una jornada suelen tener todos la misma causa, una falta de aceite o grasa en un determinado punto. El engrase es la vida de la bicicleta, lubrica las articulaciones, elimina rozamientos y desgastes excesivos a la vez que permite que todo funcione con suavidad y silenciosamente. Seguro que nunca te has parado a pensar, pero una bici rígida tiene del orden de 30 a 40 ejes de giro entre frenos, desviadores, y otras partes giratorias, y sin contar los de los eslabones de la cadena. La cosa se complica en una doble suspensión, y más si los pivotes son de casquillos de fricción que son más susceptibles a la entrada de suciedad y a provocar música indeseada.

No te preocupes, con un fácil mantenimiento periódico estos males no aparecerán o los eliminarás si ya los padeces. Después de cada lavado, un engrase externo en los puntos estratégicos y ya tenemos la batalla encaminada a la victoria, como pueden ser la cadena, los muelles de los pedales o las articulaciones de los cambios. Estos puntos debemos hacerlos siempre, pues de no ser así el déficit de aceite derivará rápidamente en ruidos e imprecisiones en los mecanismos.

Otra cosa es la lubricación de ejes de giro de la suspensión o las roscas del eje de pedaleo, en las que se necesita dedicar más tiempo, aunque eso sí, una vez hecho sus efectos perdurarán varios meses. Más adelante te enseñaremos cómo hacerlo.



TRUCOS

▶ **Para facilitar la extracción de las fundas de los topes** engranaremos piñón grande y plato grande, y luego sin dar pedales bajaremos en las manetas a piñón y plato pequeño. De esta manera los cables quedarán destensados y no se resistirán.

Engrasa también los topes de las fundas por la parte interna, donde entran las fundas.

▶ **A veces se notan unos pequeños ruidos al girar el manillar** a ambos lados. Se debe a la fricción entre las fundas, y los topes del cuadro. Engrásalos y desaparecerán. Ese ruido también podría llegar de la propia dirección, si se hubiera contaminado, tendrás que desmontar, limpiar y engrasar.

▶ **En bicicletas con cableado inferior no hay que olvidar engrasar la guía de los cables** de la caja del pedaleo, para que deslicen suavemente por ella y no afecten al funcionamiento de los cambios. No estará de más que esta pieza, generalmente de plástico, la sustituyas cada cierto tiempo, ya que con la fricción del cable acaban formándose surcos.

▶ **Los bujes Shimano tienen unas gomas exteriores** en forma de cono que en ocasiones provocan un chirrido con el cuerpo del buje que se soluciona con una gota de aceite en la zona de contacto.



PRIMERO LA CADENA. Después de limpiarla y secarla engrasamos desde la parte inferior para no desperdiciar aceite, a la vez que damos pedales para repartirla. No apliques demasiado, con "humedecerla" levemente bastará.



LOS PIVOTES DE LOS CAMBIOS. Con spray para que penetre mejor rociamos los pivotes del desviador y el cambio, sin olvidar las ruedecillas. Si tiene Teflón durará más y el funcionamiento será más suave. Retira el sobrante con un trapo.



LOS PIVOTES DE LOS FRENS. El tacto del freno suele mejorar al engrasar los pivotes, tanto por delante como por detrás del freno con un aceite en spray. Para afinar más puedes desmontar el freno y lubricar con grasa los pivotes.



LOS MUELLES DE LOS PEDALES. Engrasamos los muelles de los pedales automáticos para facilitar la entrada y extracción de la cala. También la placa donde apoya la cala, para evitar ruidos al pedaleo.

EL CAMBIO

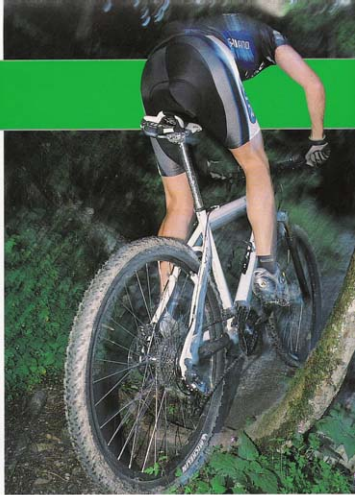
El mal funcionamiento del cambio trasero no volverá a ser la causa que estropee tus escapadas al campo

Ya es hora de aprender a regular el cambio trasero y ahorrar dinero llevando la bici al taller cada dos por tres, un procedimiento sencillo si se conocen unas nociones básicas y cuyo resultado, además de depender de un ajuste fino, depende de muchos factores externos como el grado de limpieza de las fundas y el cable, el desgaste de la transmisión o el tensado del cable. Con un poco de maña y paciencia, y siguiendo nuestros consejos, los resultados serán satisfactorios, te lo garantizamos.

En este caso partiremos de un ejemplo de cada una de las marcas que dominan el sector de las transmisiones, Shimano y SRAM. En ambos fabricantes el procedimiento general es similar pero con ligeros

matices que los diferencian como la situación de los tornillos de regulación en el cambio o la forma de instalar el cable en la maneta, aunque en última instancia el correcto ajuste se reduce a lo mismo, la tensión del cable en la justa medida.

Es conveniente que el cambio no se desajuste demasiado. Al mínimo sintoma de mal funcionamiento es necesario tomar partido y ajustar nuevamente el cambio. Esto evitará desajustes mayores que perjudicarán el sistema de transmisión y el buen funcionamiento de todas las partes implicadas (cadena, coronas e incluso platos). Todos los cambios, al ser sincronizados, necesitarán de un solo toque en el pulsador para pasar de una a otra corona.



TRUCOS

► **Si es necesario sustituir** lo topes de las fundas, la mejor opción es escoger unos de plástico para evitar ruidos en los topes del cuadro.

► **Al cortar las fundas** cerciórate de que el corte ha quedado totalmente recto y perpendicular a la funda para que ayude perfectamente en el tope.

► **En algunas manetas** de cambio Shimano de gama media/baja el cable se cambia desde la parte superior, retirando una tapa que incluye el indicador de marcha.

► **Para verificar los topes superior e inferior** del cambio basta con empujarlo con una mano más allá de los topes a la vez que pedaleamos con la otra.

► **Si el cambio** padece excesiva holgura lateral provocará desajustes difíciles de solucionar, es un síntoma que invita a sustituirlo por uno nuevo.

► **Si el cambio** sube bien a piñones grandes pero le cuesta bajar, prueba a engrasar con aceite los 4 pivotes del paralelogramo y verás cómo mejora.

► **Los desarrollos "prohibidos"** como piñón grande-plato grande o piñón pequeño-plato pequeño acortan rápidamente la vida del cambio y la transmisión.

► **Periódicamente** es conveniente limpiar y lubricar el cable del cambio desajustando las fundas de los topes del cuadro para acceder a él.



1 RENOVIACIÓN CABLES Y FUNDAS. Sustituiremos cable y fundas, midiendo las nuevas por la longitud de las antiguas. Retirando el tapón roscado de la maneta quedará lista para recibir el cable nuevo. Poner el piñón pequeño para facilitar la labor.



2 COLOCACIÓN DEL CABLE. Con cadena y maneta en piñón pequeño estiramos y sujetamos el cable apretando el prisionero con la llave allen de 5 mm. Colocarlo correctamente en la muesca-ranura del prisionero para asegurar un perfecto sincronizado.



3 ESTIRANDO EL CABLE. Tirando fuertemente del cable con la mano nos aseguramos los topes encajan perfectamente y que no se va a estar provocando desajustes. Conviendrá aflojar el prisionero del cambio y volver a tensar ligeramente.



4 ACERCANDO EL CAMBIO. Seleccionamos el piñón grande y mediante el tornillo B acercamos al máximo la polea superior del cambio a la corona grande, pero sin que llegue a tocar. El tornillo puede llegar al tope al ajustarlo a coronas de 32 ó 34 dientes.

CENTRADO DE RUEDAS

Quizá es la operación más complicada de la bicicleta, pero con paciencia los resultados serán positivos

Centrar una rueda es sin lugar a dudas la reparación más temida por cualquier usuario aficionado a la mecánica de la bicicleta. Con su propia bici como conejillo de indias seguro que es capaz de ajustar los frenos o los cambios con precisión pero las ruedas... eso de tocar un radio y que toda la llanta se desplace al lado contrario y sin saber por qué... Ahí está el problema, en desconocer unas nociones básicas que te ayudarían a hacerte una idea general del problema.

Hay tres tipos de descentrados: lateral, cuando la llanta se va hacia un lado u otro. Vertical o salto cuando se desplaza una parte hacia arriba o abajo, o toda la rueda como si fuera un bombeo. Y finalmente, el descentrado producido por un

golpe, que dependiendo de la intensidad y dirección del impacto tendrá solución o no.

No vas a aprender al momento a dejar las ruedas perfectas, pero al menos te vamos a enseñar a salir del paso. Con paciencia y cuidado, no tensando o destensando en exceso, haciendo pruebas a ver que ha pasado tras cada cambio, volviendo sobre nuestros pasos si nos hemos confundido y sabiendo qué radio hay que tensar o no, al final nos daremos cuenta de que es más fácil de lo que parece. Ten en cuenta que un radio se tensa apretando la cabecilla en sentido normal (el de las agujas del reloj) y la llanta se inclinará hacia ese lado. Para destensar, aflojamos la cabecilla y la llanta se desplazará ligeramente al lado opuesto al radio.



TRUCOS

► **Si a la desviación sólo llegan tres radios** (2 en un lado y 1 en otro) hay que girar el que está sólo el doble que los otros dos. Por ejemplo, le daremos fi vuelta si a cada uno de los otros dos le hemos dado 7, para repartir la tensión por igual a ambos lados de la llanta.

► **Cuando los radios del mismo lado** al que se inclina una desviación están destensados, y los del contrario tensados, es casi seguro es que la llanta está doblada por un golpe.

► **Un descentrado vertical** puede provocar un movimiento arriba-abajo de la llanta, casi siempre por un "salto" y un "bache" dispuestos uno frente

al otro. Para arreglarlo hay que apretar los radios que afectan al primero y aflojar los del segundo en la misma medida para lograr un giro redondo.

► **Si has doblado el ala de la llanta hacia adentro**, por ejemplo al caer de un salto, arrégla la primero enderezándola con una llave inglesa y trata después de centrarla. Si por el contrario está aplastada, suelta el radio o radios de la zona del golpe, apoya la llanta en una esquina dejando en hueco el aplastamiento y golpea desde el hueco de los radios con un martillo de fibra para devolverle la forma redonda.



1 LOCALIZA EL PROBLEMA. Girando las ruedas comprueba el descentrado tomando como referencia las zapatas de los frenos. Así nos hacemos una idea general del grado de descentrado.



2 LA LLANTA AL AIRE. Si sólo vamos a ajustar el alabeo (así se llama el descentrado) lateral no hará falta, pero si además vamos a comprobar el salto o desplazamiento vertical necesitaremos quitar la cubierta.



3 COMPRUEBA EL APARAGUADO. Si la rueda está desviada a un lado (desaparaguado) arréglo la apretando todos los radios del lado más separado y aflojando en la misma medida los del lado opuesto. Prueba con 1/2 vuelta cada vez.



4 MARCA EL DESCENTRADO. Acerca gradualmente un destornillador para identificar la parte descentrada. Para no perderle la pista la puedes marcar con una tija o un rotulador.