

MENDIZ

MANUAL DE USUARIO

BICISMENDIZ.COM

ÍNDICE

Introducción	Página 4
Simbología	Página 4
Despieces	Página 5
Categorías de uso	Página 8
Una bici, varios terrenos	Página 8
Seguridad Vial	Página 9
Transporte de bicicletas	Página 10
Vida útil	Página 10
Ajustes básicos previos al primer uso	Página 11
Comprobaciones básicas de seguridad	Página 13
Más detalles a revisar	Página 16
Mantenimiento de la bicicleta	Página 16
Calendario de mantenimiento	Página 19

INTRODUCCIÓN

El presente manual de usuario de Bicicletas Mendiz contiene toda la información necesaria para que pueda disfrutar de su bicicleta de una manera segura y correcta. El cumplimiento de todas las advertencias e indicaciones contenidas en este manual dependerá siempre del usuario final. En caso de tratarse de un usuario menor de edad, la responsabilidad será del tutor legal.

No obstante, Bicicletas Mendiz no se hace responsable de los factores externos asociados a la práctica del ciclismo y que afecten a la seguridad del usuario. El estado del terreno, las condiciones personales del ciclista o el cumplimiento de la normativa de circulación son variables que este manual no cubre. El riesgo nulo en la práctica de ciclismo no existe y se debe ser consciente de que siempre habrá un riesgo de accidente.

Bicicletas Mendiz recuerda que es obligatorio el uso de un casco protector en vías interurbanas, así como recomendable usar las protecciones y los accesorios correspondientes.

Este manual pretende cubrir los factores propios del estado y uso de la bicicleta por parte del usuario, proporcionando ayuda y consejo al cliente de los usos correctos, del mantenimiento y de una buena conservación.

Bicicletas Mendiz recomienda encarecidamente acudir a un distribuidor de la marca en casi de no entender cualquier explicación sobre la bicicleta. Mendiz también recomienda el uso de herramientas profesionales y adecuadas para la manipulación de los ajustes de ésta, así como acudir a un profesional para ello.

Bicicletas Mendiz pone a disposición de sus proveedores y clientes varias formas de contacto con la empresa: Vía e-mail a través de [info@bicismendiz.com](mailto:info@bicis mendiz.com) y así como el teléfono 945 29 05 00.

Bicicletas Mendiz S.A. (CIF: A-01115609) se ubica en el domicilio Pol. Ind. Júndiz, Calle de Zuazobidea 22, Vitoria-Gasteiz.

El Manual de Usuario y sus contenidos son propiedad de Bicicletas Mendiz S.A. y queda prohibida su reproducción parcial o completa sin la expresa autorización.

SIMBOLOGÍA

En este Manual de Usuario se empleará una simbología concreta para facilitar la comprensión de las explicaciones. Se debe prestar especial atención y comprenderlos correctamente.



Peligro

Indica acciones requeridas para evitar un peligro inminente que puede poner en riesgo la integridad física o la vida.



Atención

Indica medidas necesarias para evitar un daño material grave a la bicicleta o a alguno de sus componentes.



Información

Indica información necesaria para el buen funcionamiento del producto pero sin afectar a la seguridad del usuario.

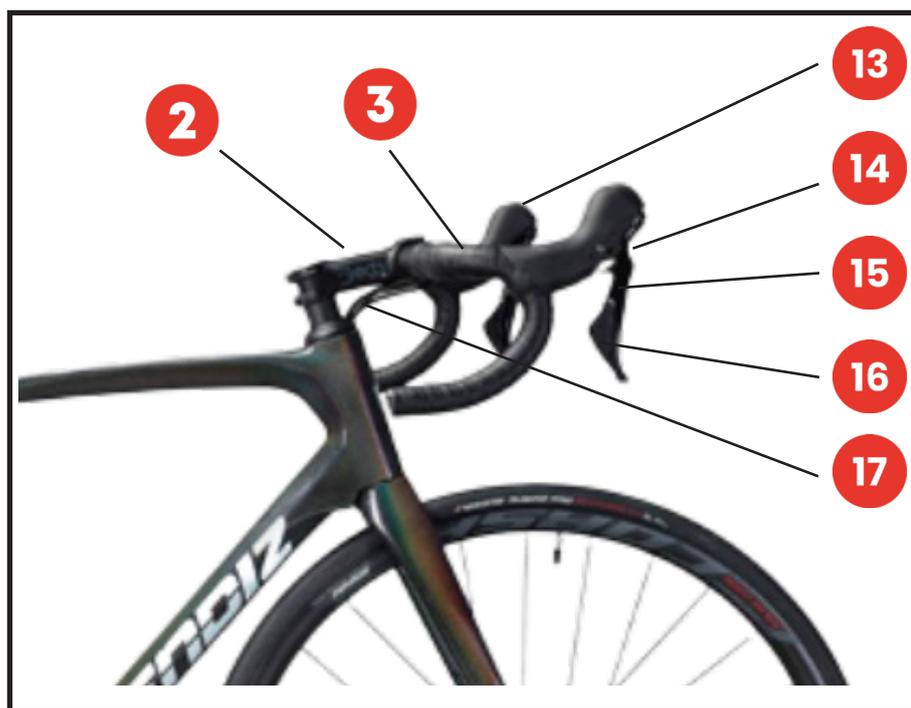
DESPIECES (CARRETERA)



- 1 Cuadro
- 2 Potencia
- 3 Manillar
- 4 Horquilla
- 5 Disco
- 6 Rueda completa

- 7 Cadena
- 8 Cambio
- 9 Piñonera / Cassete
- 10 Cubierta
- 11 Tija
- 12 Sillín

DESPIECES (CARRETERA)



- 13 Maneta izquierda
- 13 Desviador delantero y freno delantero.
- 14 Maneta derecha
- 14 Cambio trasero y freno trasero.
- 15 Freno
- 16 Pulsador del cambio
- 17 Cables de cambio y freno



- 18 Llanta
- 19 Disco de freno
- 20 Pinza de freno
- 21 Buje
- 22 Válvula
- 23 Radio
- 24 Desviador
- 25 Plato
- 26 Biela

DESPIECES (E-MOUNTAIN BIKE)



27 Triángulo delantero

28 Horquilla de suspensión

29 Batería

30 Motor eléctrico

31 Amortiguador

32 Triángulo trasero

33 Bieleta

34 Tija telescópica

35 Separadores

CATEGORÍAS DE USO

Cada bicicleta que sale de nuestra fábrica es única y diferente. Pero todas ellas tienen puntos en común. Por ello, todas las bicicletas quedan englobadas dentro de diferentes categorías en función de sus usos óptimos. Son unas recomendaciones de uso que son convenientes cumplirlas para el buen funcionamiento de cada bicicleta. Salir de esas zonas de adecuación podría llegar a poner en peligro al usuario y su máquina.

Para definir cada una de las categorías de uso, todos los fabricantes de bicicletas estamos sujetos a las normas internacionales ASTM F2043-13, aprobadas por la American Society for Testing and Materials (ASTM International). Según este organismo, son cinco las categorías de uso dentro de la producción de bicicletas:



Categoría 1

Las bicicletas de esta categoría solo pueden usarse en caminos pavimentados y sin realizar ningún tipo de salto, por lo que sus ruedas deben siempre estar en contacto con el suelo.



Categoría 2

Las bicicletas de esta categoría permiten ser usadas en caminos de grava o tierra sin excesiva inclinación ni dificultad técnica. Debido al estado del firme, pueden tener cabida saltos de hasta 15 cm.



Categoría 3

Las bicicletas de esta categoría pueden ser usadas en senderos y/o terrenos abruptos, además de en recorridos donde la técnica del usuario debe ser buena. Se pueden realizar saltos de hasta 61 cm.



Categoría 4

Las bicicletas de esta categoría pueden usarse en terrenos abruptos donde la velocidad máxima de seguridad no supere los 40 km/h. Permiten saltos de hasta 122 cm.



Categoría 5

Las bicicletas de esta categoría permiten su uso en terrenos abruptos y/o saltos extremos donde la velocidad supere los 40 km/h, conocido también como 'extreme riding'. Por ello, se pide a los usuarios tener especial cuidado en esta categoría.



Todas las categorías de uso incluyen en cada una de ellas las inferiores a las mismas.



Las condiciones de uso para menores de edad requieren la supervisión constante de un adulto.



Si la bicicleta está construida con carbono no se debe exponer en ningún momento a temperaturas superiores a 50°C.

UNA BICI, VARIOS TERRENOS

Dando continuidad a la separación por categorías, cabe recordar que toda montura puede usarse en más de un terreno, excepto aquellas englobadas en la Categoría 1. Es por ello que conviene explicar de forma más detallada las principales características de cada una de las categorías.

CATEGORÍA 1

En términos generales, hacen referencia a las bicicletas destinadas a su uso exclusivo en la modalidad de carretera. Pese a las posi-

bles similitudes de su geometría o diseño con las monturas de ciclocross o gravel, no están pensadas para realizar estas actividades ni pueden ser modificadas para ello.

En busca de una mayor comodidad en su terreno predeterminado, se caracterizan por ser bicicletas ligeras y con un comportamiento ágil para conseguir el mayor rendimiento posible. Por ello, sus cuadros son también los que más hay que cuidar y los que más se pueden deformar en un choque.

CATEGORÍA 2

Dentro de este grupo se engloban todas aquellas bicicletas destinadas a un uso intermedio entre la carretera y el ciclismo todoterrreno, como pueden ser las de ciclocross y/o gravel. Por tanto, tampoco podrían ser usadas en terrenos demasiado complicados y admiten tramos asfaltados.

Para ello, cuentan con una geometría diferenciada de las de carretera y unas ruedas más robustas, aunque en ningún caso llegan a la capacidad de resistencia de las bicicletas específicas de montaña, por lo que no están preparadas para pasar grandes obstáculos sobre la montura.

CATEGORÍA 3

A partir de la Categoría 3, las bicicletas entran dentro del grupo más amplio de las bicicletas de montaña. En este primer caso, se encuentran aquellas destinadas a competir en Cross-Country, tanto en circuito como en maratón. Son las más ligeras bicicletas de montaña, en especial en ascenso; aunque su mayor desventaja es la falta de robustez en comparación con las categorías 4 y 5.

CATEGORÍA 4

A grandes rasgos, la Categoría 4 podría ser considerada como una evolución de la Categoría 3. Entre las modificaciones que

las hacen entrar en este nuevo grupo estarían unas suspensiones con mayor recorrido y una mayor resistencia, que permiten ampliar su campo de acción en terrenos de montaña.

CATEGORÍA 5

Dentro de esta última categoría quedan englobadas las modalidades más peligrosas del ciclismo (freeride, descenso, gravity...), por lo que están destinadas a expertos en estos terrenos. Con la necesaria pericia técnica, permiten su uso en prácticamente cualquier terreno gracias a su resistencia.

SEGURIDAD VIAL

A la hora de salir a la carretera o rodar por caminos con nuestras bicicletas, somos un usuario más dentro del ecosistema que se compone junto a otros vehículos o peatones que circulan junto a nosotros. Por ello, es necesario que siempre que realicemos una actividad al aire libre cumplamos con las normas vigentes.

Estas reglas no se circunscriben solamente a aquellas que sean normativas tras la aprobación de una ley, sino que también se le deberán añadir otras directrices para que la relación con el resto de personas con las que nos rodeamos en estos lugares sea la más correcta y segura posible.

El primer paso para cumplir con estas normas es realizar siempre una conducción defensiva, aquella que realizamos dando por seguro que el resto de usuarios no saben de nuestra presencia. De esta manera, evitaremos crear peligros innecesarios.

Dentro de este tipo de conducción, se incluyen una serie de detalles a los que se debe prestar una mayor vigilancia: vehículos que entran o salen de la vía, puertas de vehículos abiertas, apariciones sorpresivas dentro de la calzada, posibles desperfectos del pavimento que puede provocar desequilibrios o elemen-

tos adversos del clima (viento, lluvia...) que pueden complicar el buen manejo de nuestra bicicleta.

Como se indica en las diferentes normativas de circulación, queda totalmente prohibido el uso de auriculares u otros sistemas que inhiban al usuario. Además, siempre y cuando no se cuente con las sujeciones homologadas para el transporte de niños pequeños, tampoco se podrá circular con más de una persona sobre cualquier bicicleta.

En cuanto a la relación directa con otros usuarios de la vía, es preceptivo no agarrarse a otros vehículos, así como no entorpecer la circulación habitual debido a una conducción errática e imprevisible.

Cuando nuestra actividad se realice en las distintas modalidades 'todoterreno', habrá que sumar a todos los puntos citados con anterioridad una mayor concentración y conocimiento de aquellos lugares por los que se realiza la ruta. También es recomendable usar la indumentaria específica para cada modalidad y tratar de rodar en compañía.

TRANSPORTE DE BICICLETAS

Siempre y cuando queramos realizar un viaje con nuestra bicicleta es necesario tener en cuenta la fragilidad que tiene cualquiera de nuestras monturas puesto que no están preparadas para ser transportadas en otros vehículos sin las medidas necesarias.

En el caso del coche, se recomienda su traslado en portabicicletas, ya sea en la baca o en otro tipo de sujeciones. Antes de adquirir cualquier soporte, compruebe que no son contrarios a la geometría de la bicicleta, puesto que una mala posición podría deteriorar gravemente el cuadro u otras piezas. En el caso de las bicicletas de carbono, no hay que apretar en exceso las sujeciones, puesto que pueden provocar hendiduras en el cuadro.

Además, una vez adquirido el nuevo

portabicicletas, se deberá seguir en todo momento las indicaciones del fabricante y, si fuera necesario, buscar asesoramiento.

En cuanto a los traslados en otro tipo de transportes (autobús, avión...), se recomienda adquirir bolsas específicas para bicicletas en lugar de ensamblar la misma en cajas u otro tipo de métodos rudimentarios de embalaje.

VIDA ÚTIL

Definir una bicicleta, a veces, puede ser complicado. Para muchos de nuestros usuarios, una forma de vida. Sin embargo, hay que tener claro que es una máquina. Como tal, diversos factores harán que con el paso del tiempo puedan surgir problemas. Unos imprevistos que hay que evitar con un buen cuidado y, en especial, con revisiones periódicas por parte del usuario. Incluso en esos periodos que menos uso se le da a esta compañera de viaje, también es conveniente tener todas sus piezas en buen estado.

Cada una de las bicicletas es distinta. Sus materiales, su diseño o sus condiciones de uso no serán las mismas, aunque en algunas ocasiones sean similares. A su vez, cada usuario tiene su forma de manejarla o sus rutas pueden causar más desgaste que las de otro usuario. Es por ello que, en caso de encontrar problemas en nuestra montura, por pequeños que sean, la mejor opción es acudir a Mendiz o uno de nuestros distribuidores.

En definitiva, son muchos los componentes que forman una bicicleta, con distintos niveles de sofisticación. Aún así, la vida útil de la misma depende del buen estado conjunto de todos ellos. Todos están relacionados entre sí. Cuando uno se desgasta, el resto puede sufrir daños debido a su conexión. Por lo tanto, las revisiones anteriormente mencionadas deben ser lo más exhaustivas posibles si queremos que la vida útil de nuestra máquina sea duradera en el tiempo.

AJUSTES, COMPROBACIONES Y MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA

AJUSTES BÁSICOS PREVIOS AL PRIMER USO

Hemos comentado ya, en puntos anteriores, que una correcta revisión de los componentes de la bicicleta alargará su vida útil. Una vida útil que dará comienzo en el momento mismo en el que tengamos este elemento en nuestras manos. Sin embargo, antes de realizar nuestra primera salida por cualquiera de los terrenos que mejor se le adapte a nuestra máquina, es conveniente realizar unos primeros ajustes.

Todos los ajustes recomendados para la bicicleta serán determinantes para un correcto uso de la misma, afectando tanto a su desgaste como al confort de cada usuario. Además, son un detalle más a favor de la seguridad en ruta, puesto que un mal ajuste podría resultar peligroso.

i

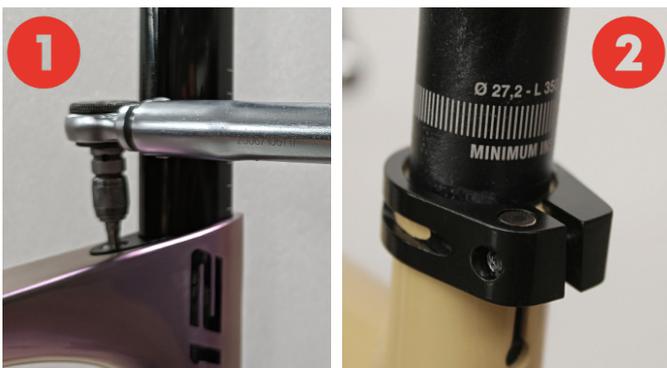
ELECCIÓN DE LA TALLA

El primer paso a tener en cuenta a la hora de adquirir una bicicleta es la elección de la talla. Para evitar posibles inconvenientes futuros, tanto en la salud del usuario como en el buen uso de la bicicleta, es un pilar fundamental de la adquisición de la misma. Para ello, MENDIZ cuenta con una tabla que reúne las medidas básicas de sus cuadros. Con ellas en mente, es preceptivo ser aconsejado por un distribuidor y no guiarse solo por la altura.

ELECCIÓN DEL SILLÍN

Una vez elegida la talla, el primer punto importante a ajustar será el sillín de la bicicleta. Sin duda, es uno de los ejes fundamentales sobre los que se cimenta una buena posición, por lo que es imprescindible que su posición sea la ideal. Para ello, una vez encima de nuestra montura, debemos conseguir el punto en el que la extensión de nuestra rodilla sea casi completa en el momento de posicionar el pedal en su punto más bajo.

Para ello, el sillín contará con un sistema de cierre mediante tornillo **[Foto 1]**, que deberemos dejar de nuevo en su posición de



bloqueo una vez elegida la altura. debemos utilizar una llave dinamométrica, usando el apriete marcado en la tija en newtons/metros, respetando el máximo y mínimo indicado en la propia pieza. En caso de necesitar una altura superior a la marca de inserción mínima **[Foto 2]**, sería conveniente revisar que la talla elegida es la correcta. Para el resto de ajustes del sillín (inclinación, avance/retroceso...),

deberá ponerse en contacto con el fabricante de estas piezas concretas para conseguir su manual de usuario.

AJUSTE DE MANETAS

Aunque cada tipo de bicicleta tendrá las manetas (tanto de freno como de cambio) ubicadas en un lugar diferente, el eje básico sobre el que se orienta su posición es el mismo. Para un correcto uso de las mismas, deberá ser posible llegar a las mismas con cierta facilidad con nuestro dedo índice **[Foto 1]**. En caso de necesitar más confianza, se podría buscar también una posición en la que el dedo corazón cumpliera el mismo requisito **[Foto 2]**.



RECOMENDACIONES GENERALES

Todos los puntos anteriores, por norma general, serán ajustados de manera definitiva después de un número reducido de usos en los que se aplicará la máxima de prueba/error. Si bien son unos ajustes básicos orientados a todo tipo de ciclistas, cada usuario tendrá que colocar todos los elementos de la bicicleta en la mejor posición para su manejo y comodidad.

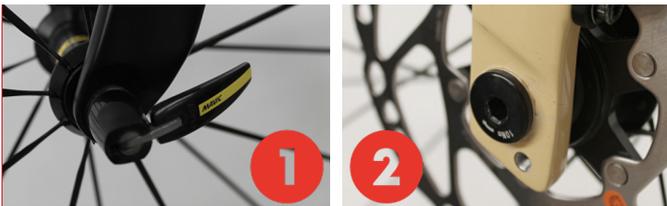
Además, en caso de duda sobre alguno de los puntos o si se sienten problemas físicos que pudieran ser derivados de una mala posición, se recomienda acudir a especialistas en biomecánica para corregir las posibles irregularidades tanto de la posición corporal como de la posición de los elementos que componen la bicicleta.

COMPROBACIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD

CADA VEZ QUE SE USA

Fijación de las ruedas

Uno de los puntos a comprobar es que las ruedas estén fijadas correctamente en el cuadro. Para ello, debemos utilizar una llave dinamométrica, usando el apriete marcado en la propia pieza en newtons/metros. Por norma general, existen dos tipos de fijaciones: cierre rápido **[Foto 1]** y tuerca/tornillo **[Foto 2]**. En el primer caso, el punto exacto de sujeción es aquel que, una vez apretada la tuerca, la palanca del lado opuesto se cierre con fuerza moderada. En cuanto a la fijación por tuerca/tornillo, funcionan a rosca en sentido horario.



Alineación de las ruedas

Además de estar correctamente fijada en el cuadro de su bicicleta, la rueda también debe estar correctamente alineada. Dicho de otra manera, no debe tener oscilaciones laterales cuando gira, un detalle que se puede comprobar levantando la rueda del suelo y haciéndola girar. En caso de encontrar algún fallo, habría que revisar que el estado de los radios es el correcto. Si tuvieran demasiada holgura, habría que ajustarlos con las llaves específicas para ello o acudir a un mecánico de confianza.

Holgura de las ruedas

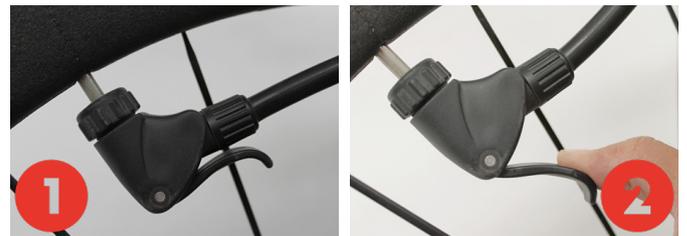
Otro problema relativamente frecuente es la holgura de las ruedas. Al contrario que la alineación de las mismas, este inconveniente proviene del buje o alguno de los componentes que lo integran **[Foto]**. No conviene tratar de solucionarlo por uno mismo y es recomen-

dable acudir un mecánico de confianza.



Presión de los neumáticos

Dependiendo del tipo de ruta que se quiera realizar, la presión de los neumáticos puede variar, al igual que dependiendo del gusto de cada usuario. Pese a todo, es imperativo no superar la presión máxima indicada en cada cubierta o cámara, así como inflar la rueda por encima de la presión mínima indicada en cada cámara o cubierta. Para ello, colocaremos la boquilla de la bomba en la válvula, una vez abierto el cierre de la misma.



Estado de los neumáticos

De igual manera que se realiza esta comprobación en otros vehículos, conviene revisar cada vez que nos montemos en la bici el óptimo estado de los neumáticos. En resumen, hay que cerciorarse de que no existen rasgaduras, cortes u otro tipo de imperfecciones en ninguno de ellos. Por último, conviene revisar que el desgaste no supera el máximo recomendado por el 'testigo' **[Foto]**.



Estado del sistema de frenado

Esta revisión consta de dos partes diferentes, aunque comprobables en una sola acción. En primer lugar, hay que asegurarse de que el tope máximo de las manetas de freno es superior a los 25 mm sobre el manillar. Por otro lado, llegados a este tope, hay que tratar de mover la bicicleta para confirmar que ambas ruedas son bloqueadas por los frenos.

Estanqueidad del sistema hidráulico

Se trata de una comprobación que solamente aplica a aquellas bicis montadas con frenos de disco. Con el mismo proceder que para la comprobación del sistema de frenos, se deberá accionar al máximo cada una de las manetas y comprobar que no se pierde líquido en ninguno de los conductos que va desde ahí hasta las pinzas. Además, conviene revisar que la funda no tiene ninguna imperfección.

Estado del disco de freno

Siempre que existe alguna imperfección en uno de los discos (rotura, roce profundo, daño mecánico...) será necesario sustituirlo. Además, pierden parte de sus facultades también por la suciedad que se puede ir acumulando en los mismos. Su limpieza debe hacerse con la rueda desmontada y usando jabón desengrasante.

UNA VEZ AL MES

Deslizamiento de suspensión delantera (MTB y E-MTB)

Se trata de una comprobación que también debe realizarse en parado y con el freno delantero al máximo de su capacidad. Una vez realizado este movimiento, se debe dejar caer y levantar el peso de la persona que realiza la comprobación para cerciorarse de que el movimiento vertical de la suspensión es fluido y sin ruidos extraños.

Holgura de la suspensión delantera (MTB y E-MTB)

Al igual que en la comprobación acerca del deslizamiento de la suspensión delantera, se realiza sujetando la rueda delantera de la bicicleta entre nuestras piernas. En este caso, hay que tirar del manillar hacia arriba para asegurarse de que las barras verticales de la horquilla no se sueltan o se mueven más allá de los movimientos habituales (expansión y contracción) de estos componentes.

Holgura de la suspensión trasera (MTB y E-MTB)

Esta comprobación se realiza en la misma posición en la que el usuario se monta sobre la bicicleta. En parado, se debe buscar la amortiguación de la suspensión trasera con movimientos fuertes verticales provocados por el propio cuerpo. El movimiento vertical de la suspensión es fluido y sin ruidos extraños en ninguno de sus componentes.

DOS VECES AL AÑO

Desgaste de las llantas

Se trata de una comprobación que se puede realizar con nuestro tacto y sin desmontar la rueda del resto de la montura. Cada una de las llantas cuenta con indicadores de desgaste con forma de ligera hendidura. Si quedan planos respecto al resto de la llanta, es momento de cambiar la pieza.

Fundas y cables de freno

Siempre que existe alguna imperfección en alguno de los elementos que unen la maneta con los frenos (rotura, roce profundo, daño mecánico...) será necesario sustituirlo. Además, pierden parte de sus facultades también por la suciedad. Si es necesario, contactar con distribuidor o mecánico de confianza.

Fijación del sistema de frenado

El sistema de frenos debe estar correctamente fijado en su posición. En el caso de

los frenos de zapata, la comprobación se realiza tirando de los frenos **[Foto 1]** hacia delante (delantero) o hacia atrás (trasero) y comprobando que no se mueven. En el caso de los frenos de disco, se debe tirar de las pinzas de freno en distintas direcciones **[Foto 2]** comprobando que no se mueven. Para su sustitución, acudir a su distribuidor o mecánico de confianza.



Fijación del manillar y la potencia

La colocación de la rueda delantera será entre las piernas de la persona. Una vez colocado en esta posición, se intentará mover el manillar en todas las direcciones perpendiculares a la horquilla **[Foto]**. Este no se debe mover ni tampoco emitir sonidos extraños que puedan indicar algún tipo de fallo en esta zona. En cuanto al manillar, hay que comprobar que no gira sobre la potencia.



Holgura de la dirección

Se trata de una comprobación que también debe realizarse en parado y con el freno delantero al máximo de su capacidad. Mientras se sujeta el manillar con ambas manos, habrá que intentar desplazar la bicicleta con movimientos bruscos tanto hacia delante como hacia atrás. Todo estará correcto si no

se atisba holgura de la dirección respecto al cuadro ni se escuchan sonidos extraños que puedan indicar fallos en la zona.

Fijación de los pedales

Se debe comprobar que el pedal está correctamente sujeto a las bielas. Se debe aprovechar toda la rosca de los pedales (que se apretará con distintas llaves en función del proveedor) sin excederse en los límites de la misma.

i Las calas de los pedales automáticos no son parte de la gama de productos de MENDIZ. En cualquier caso, acudir a las instrucciones del fabricante de calas para su correcto ajuste.

UNA VEZ AL AÑO

Fijación del sillín y la tija

Comprobación de que el mecanismo de sujeción funciona correctamente, sea cual sea su formato (cierre rápido o tornillo). Agarrando el sillín desde sus extremos **[Foto]** y sin aplicar excesiva fuerza, ningún elemento debe girar sobre el cuadro. El sillín tampoco puede realizar oscilaciones verticales sobre la tija. Si no fuera capaz de apretarlo, acuda a su distribuidor o mecánico de confianza.

Además, es imperativo tener un especial cuidado con los aprietes si la pieza es de carbono.



MÁS DETALLES A REVISAR

AJUSTE DEL CAMBIO

Uno de los aspectos que más en cuenta hay que tener para un correcto uso de nuestra bici es la posición de las partes que componen el cambio, puesto que durante las rutas realizadas se podría alterar con relativa facilidad.

En caso de tener dudas sobre como ejecutar estos ajustes, contacte con su mecánico de confianza y no tome riesgos.

En primer lugar, habría que ajustar el desviador delantero. Para su límite superior, habría que colocar la cadena en el plato pequeño y el piñón grande; mientras el límite inferior lo ajustaríamos en la posición inversa. En ambos casos, la cadena debería quedar a 1-3 mm de distancia de los topes.

Una vez realizado este ajuste, será el momento de realizar los ajustes necesarios en el cambio trasero. Colocando la cadena en los piñones grande y pequeño, apretaremos o soltaremos los dos tornillos que se encuentran en la parte trasera del cambio hasta conseguir un recorrido fluido de la cadena.

BICICLETAS CON ACOPLES DE TRIATLÓN

Dentro de las bicicletas de carretera, se puede encontrar un subgrupo referente a aquellas dedicadas a la práctica de triatlón o, en su defecto, de contrarreloj. En cualquier caso, estas solo deben ser usadas por usuarios con la capacidad técnica y habilidades necesarias, nunca por principiantes.

A la hora de ajustar a conveniencia los acoples del manillar, se debe buscar una posición en la que los antebrazos se encuentren relajados y la capacidad de frenado no se vea visiblemente afectada, puesto que las manetas estarán alejadas de nuestras manos. Además, se tratará de encontrar una postura cómoda sin inclinar en exceso el manillar.

MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA

CUESTIONES GENERALES

El mantenimiento es un aspecto esencial de una bicicleta. Este comprende todas las acciones preventivas para asegurar un correcto funcionamiento de la bicicleta en su totalidad, aumentando su durabilidad y mejorando el rendimiento.

Un mantenimiento incorrecto o la ausencia de este generará desperfectos o roturas, ocasionando así un alto riesgo para la integridad del ciclista.

En las siguientes líneas se detallan las instrucciones de mantenimiento básicas para un buen funcionamiento de la bicicleta. En cualquier caso, se recomienda llevar la bicicleta a un distribuidor MENDIZ para asegurarse de un correcto mantenimiento.

Las condiciones de mantenimiento que se exponen en este manual están ideados para unas condiciones de uso adecuadas a cada bicicleta. En caso de que la bicicleta se empleen en condiciones de uso extremas (como lluvia o nieve) se recomienda realizar un mantenimiento más frecuente y profundo.

Para sustituir algún componente o consumible de la bicicleta, se recomienda utilizar siempre recambios de calidad certificada y compatibles con el modelo y especificaciones de la bicicleta. Para más información, se debe consultar a cualquier distribuidor MENDIZ.



LIMPIEZA

Hay distintas maneras de limpiar una bicicleta. Desde este manual proponemos un sistema de limpieza eficaz para bicicletas con abundante suciedad acumulada.

Con un chorro de agua suave se retirará la suciedad más incrustada: arena, barro, etc.



No recomendamos el uso de agua a presión. El agua a presión puede penetrar en la dirección o en otros lugares, eliminando la grasa de los componentes y aumentando su desgaste y probabilidad de su rotura.

Una vez mojada la bicicleta y sus principales componentes, se pulveriza con un detergente neutro toda la bicicleta y se frota con la ayuda de una esponja.



No se debe utilizar cualquier producto de limpieza. Algunos productos pueden dañar la bicicleta. Es importante respetar las indicaciones del fabricante y emplear productos exclusivos para bicicletas.



Los frenos de disco requieren de un cuidado especial. No debe caer desengrasante o aceite. Existe riesgo de reducción de la potencia de frenado.

Aclarar la bicicleta con un suave chorro de agua y proceder a su secado bien con distintos trapos o paños o con aire a presión.



Las tareas de aclarar y secar son esenciales para mejorar la lubricación posterior al aclarado.



En cuadros con pintura mate o bicis eléctricas, evitar el contacto directo con chorros de agua y realizar toda la limpieza con esponjas o trapos húmedos. Además, es necesario desmontar y secar las piezas eléctricas o sus conductores a mano por separado al resto de la montura.

LUBRICACIÓN

La bicicleta siempre se debe limpiar antes de lubricarla con aceite o grasa. Previo a la lubricación, se debe secar completamente la bicicleta, especialmente todos los compo-

nentes mecánicos a los que se vaya a proceder. La frecuencia de limpieza y lubricación será proporcional a la frecuencia de uso de la bicicleta y a las condiciones del entorno.



Es necesario prestar atención a este apartado en zonas de costa o en condiciones de mucho sudor.

La lubricación y engrase de los componentes tiene varios objetivos:

- Alargar la vida útil de éstos
- Garantizar el correcto funcionamiento.
- Garantizar el mejor rendimiento.

En cuanto al tipo de lubricante aconsejado, lo correcto es consultar con el manual del fabricante de cada componente para asegurarse de usar el adecuado.

Con rodamientos internos que requieran herramientas específicas y mano de obra cualificada, se recomienda acudir a un distribuidor MENDIZ.

Cadena: Es el componente que más lubricación necesita. Siempre por el lado del plato, se aconseja utilizar aceites lubricantes y un trapo para asegurar que el aceite no caiga a otros componentes, mover los pedales a la inversa y aplicar aceite a lo largo de toda la cadena. Con el mismo trapo envolver la cadena y seguir moviendo los pedales para distribuir uniformemente el aceite por la cadena y para recoger el posible exceso de aceite.

Muelles del desviador: Como mínimo una vez al año, es recomendable lubricar los muelles de los desviadores, con precaución de no contaminar otras piezas, como el disco de freno. Se recomienda usar un lubricante en forma de spray con extensión para poder llegar al muelle.

Suspensiones: Tanto la horquilla como la suspensión trasera requieren que la superficie de las barras se encuentre siempre limpia y lubricada. Se aconseja lubricar siempre que se limpien aplicando unas gotas de aceite sobre las barras y extendiéndolo sobre toda

la superficie con la ayuda de un trapo. Las barras han de quedar lubricadas pero sin exceso de lubricante que contribuya a la deposición de polvo o suciedad.



Para un mantenimiento adecuado de la suspensión, es recomendable consultar el manual de usuario del fabricante de la suspensión.

Potencia y manillar Para evitar el agarrotamiento e incrementar la fricción entre componentes, se aconseja utilizar pasta o grasa de fricción para la potencia y el manillar, la potencia con el tubo de dirección y la tija en contacto con el cuadro.



Bielas: Para evitar bloquear la fijación al eje pedalier y en la rosca del pedal, se recomienda aplicar grasa.

Tija: Para evitar el agarrotamiento e incrementar la fricción entre componentes, se aconseja utilizar pasta o grasa de fricción específica para cada tipo de material (aluminio, carbono...) para la tija en contacto con el cuadro.



Pedales: Al igual que las bielas, la rosca que incorporan los modelos de pedales más habituales debe incluir una ligera cantidad de grasa para evitar el desgaste de la rosca o posibles roturas del material.



ALMACENAR LA BICICLETA DURANTE UN LARGO PERIODO DE TIEMPO

Por diversos motivos, hay momentos a lo largo de un año en los que el usuario no hará uso de la bicicleta y tendrá que guardarla en unas condiciones que no afecten a su futuro uso por la degradación de sus componentes.

La bicicleta debe quedar engrasada (cadena y, si lo hubiera, suspensiones). Se recomienda que la presión de los neumáticos, si el periodo de tiempo es prolongado, sea aproximadamente del 50% del máximo.

Se recomienda cubrir la bicicleta para evitar que la humedad u otro tipo de factores de similar índole afecten a su conservación.

Se recomienda no dejar tensionada ni la cadena ni el cambio, por lo que la mejor opción es dejar el plato pequeño engranado con un piñón intermedio.



CALENDARIO DE MANTENIMIENTO

ELEMENTO A REVISAR	DETALLE A REVISAR	CADA VEZ QUE SE USA	UNA VEZ AL MES	DOS VECES AL AÑO	UNA VEZ AL AÑO
RUEDAS	Fijación de las ruedas				
	Alineación de las ruedas				
	Holgura de las ruedas				
NEUMÁTICOS	Presión de los neumáticos				
	Estado de los neumáticos				
	Estado del sistema de frenado				
SISTEMA DE FRENADO	Estado del disco de freno				
	Desgaste de zapatas				
	Fundas y cables de freno				
	Fijación del sistema de frenado				
	Posición de las zapatas				
SUSPENSIONES	Estanqueidad del sist. hidráulico				
	Deslizamiento de la susp. delantera				
	Holgura de la susp. delantera				
	Holgura de la susp. trasera				
	Desgaste de las llantas				
MANILLAR Y POTENCIA	Fijación del manillar y potencia				
	Holgura de la dirección				
PEDALES	Fijación de los pedales				
	Fijación del sillín y la tija				

MENDIZ

BICISMENDIZ.COM