



BIKER FRIDAY

Mantenimiento

¿CÓMO HAGO EL MANTENIMIENTO DE MI MOTO?





CONSEJOS

✂ Mantenimiento

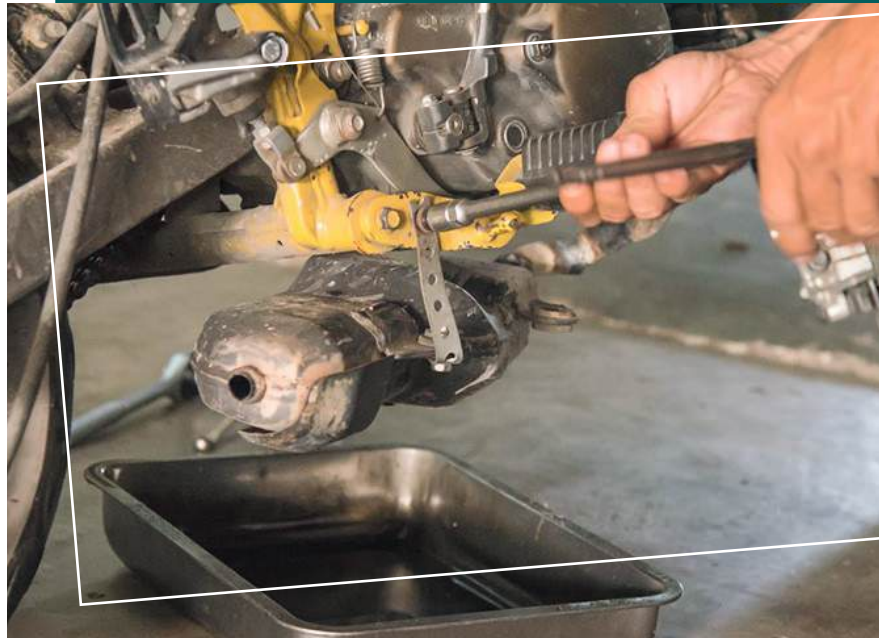


¿CÓMO HAGO EL MANTENIMIENTO DE MI MOTO?

Como buen motorista estarás con nosotros en que el mantenimiento de la moto forma parte de su uso y disfrute, por eso **debemos conocer de una forma sencilla en qué consisten las revisiones básicas de nuestra moto y, sobre todo, cuáles son los puntos más frecuentes a tener en cuenta.** Algunas de estas tareas es muy recomendable que aprendamos a hacerlas nosotros mismos, o al menos que seamos capaces de revisar y prevenir una posible avería antes de tener que acudir obligatoriamente al taller.

¿Por qué las revisiones son cada 10.000 kilómetros?

A grandes rasgos **los períodos de mantenimiento de una moto se realizan cada 10.000 kilómetros y los de un scooter cada 4.000**. ¿Por qué? Pues la respuesta es sencilla, porque es el tiempo que se recomienda entre cambios de aceite. Una moto convencional tiene unos cuatro litros de aceite en su cárter que debe ser sustituido a los 10.000 kilómetros y un scooter (o pequeña moto de 125) tienen menos litros de aceite que debe ser sustituido antes.



Casi todas las motos llevan el embrague sumergido en el aceite que sirve para lubricar todo el motor, y el desgaste del embrague genera unos residuos que contaminan el al cabo de cierto tiempo. Los coches llevan el embrague en seco y por ello usan un aceite diferente del de las motos (más evolucionado) que se contamina más lentamente y puede ser sustituido en periodos más largos. Fijaros que las motos con nuevos sistemas de embrague antirrebote, más avanzado, son capaces de aumentar los periodos de sustitución del lubricante por ejemplo cada 15.000 kilómetros, es porque este componente está sometido a menos desgaste.

¿Por qué unas revisiones son más caras que otras?

Si ves las facturas de tu taller, por regla general verás que las revisiones 10.000, 30.000, 50.000 kilómetros, son más baratas que las de los 20.000, 40.000 o 60.000 kilómetros. La explicación es que las primeras sólo se sustituye el aceite y su filtro y se revisan algunos otros puntos de desgaste/ajuste de la moto, y en las otras además se controla la holgura de las válvulas, se cambian en ocasiones algunas juntas y se pasa la herramienta de diagnóstico de forma exhaustiva. Esas son las revisiones más caras que pueden incluir la sustitución de bujías y filtro del aire o la regulación del sistema de distribución.

Entonces... ¿Qué tareas podemos hacer nosotros en casa?

Vamos al lío... Pensabas que te librarías de meter las manos en la grasa. ¡Pues no lo vas a consentir! La moto no es un medio de transporte cualquiera, es un vehículo que transmite muchos sentimientos y que debe ser correspondido con nuestros cuidados y cariño... Perdón, es que en Club del Motorista estamos enamorados de nuestras motos.

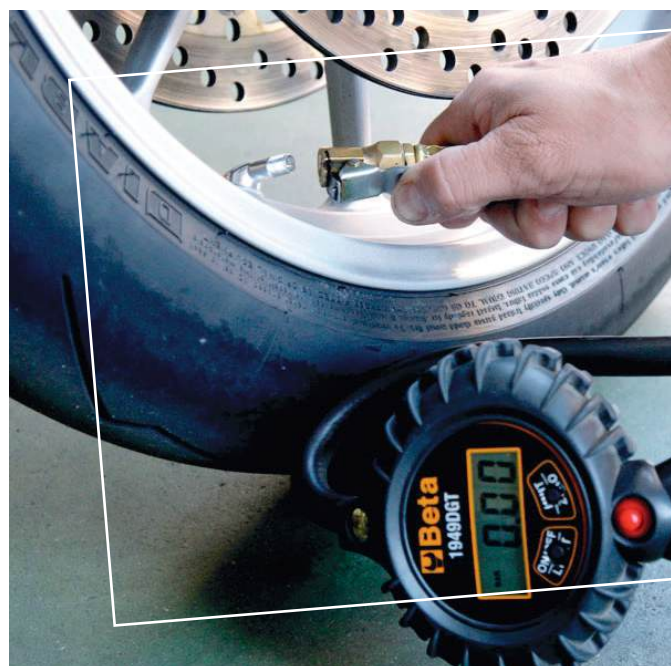
Comprobar la presión y estado de los neumáticos

En cualquier vehículo es una tarea de mantenimiento imprescindible, pero en las motos especialmente porque su comportamiento y seguridad varían mucho si llevamos o no los neumáticos con la presión adecuada.

La presión de los neumáticos debe verificarse en frío, sin que la moto haya recorrido demasiados kilómetros. Un neumático caliente dará una presión superior al de un neumático frío. Las presiones recomendadas por el fabricante están recomendadas con el neumático frío. En caso de duda puedes aumentar algo la presión recomendada y luego en casa, cuando la moto haya estado un rato parada, verificar la presión correcta con un medidor de bolsillo.

No uses (mejor dicho, no te fíes) los medidores de las gasolineras, sobre todo si ves que no presentan un buen estado. Puedes usarlos para hinchar los neumáticos y hacer la última comprobación con tu medidor de bolsillo. En caso de ir con dos personas o con mucho equipaje sube un poco las presiones, sobre 0,2 psa.

El estado de los neumáticos lo comprobarás a simple vista, revisando que los indicadores de desgaste no hayan hecho su función. Un neumático trasero demasiado aplanado debe de ser reemplazado. Comprueba también que no hayan aparecido bultos en las gomas que indicarían, entre otras cosas, una rotura de sus capas interiores. Si la moto ha estado parada varios años es posible que los neumáticos estén cristalizados y fuera de uso a pesar de tener dibujo.





CONSEJOS

Mantenimiento

■ Limpieza de la moto

Lavar la moto es un arte y un disfrute para muchos. Si tienes la suerte de poderlo hacer en tu casa, lo mejor es la manguera, cubo de agua y jabón neutro o unas gotas de lavavajillas concentrado con esponja. Si tienes que ir a la gasolinera, **deberás tener cuidado con las hidrolimpiadoras a presión para no dañar la carrocería de la moto y, sobre todo, para no intentar quitar la grasa de la cadena o de las ruedas con la presión de la pistola.** Harás que entre agua en el interior de los retenes y comience a oxidar eslabones de la cadena. Lo mismo sucederá con los rodamientos de las ruedas que tienen sus retenes y grasa interior.

Las partes más sucias de la moto, cadena o las llantas, se limpian con un producto (a nosotros nos encanta el WD40) o un desengrasante. Debe ser un producto específico que no dañe los materiales. También puedes emplear este desengrasante para el caballete (central o lateral), interior del cubre cadenas, la zona del amortiguador trasero que suele recibir bastante porquería, el basculante o el interior del silencioso.

Los discos de freno (cuidado no contaminarlos con el desengrasante), los limpiaremos con un producto específico tipo "contact cleaner", con papel de taller que es algo más resistente que el típico papel de cocina.

La mejor forma de secar la moto es con aire a presión, haciendo especial hincapié en las piñas del manillar para que no quede agua en su interior. Si no disponemos de un compresor usa una balleta y luego sal a dar una vuelta para que el aire y la temperatura del motor hagan el resto.

Los plásticos podemos rematarlos con un limpiahogar normal, junto con los espejos y piezas transparentes como faros, pantalla, etc. Dependiendo del tipo de asiento deberemos buscar un producto específico, lo más neutro posible para no deteriorarlo. Un limpiahogar puede valer en la mayoría de los casos.

Si en plásticos o depósito tenemos alguna rayadura, igual la podemos eliminar con un pulimento no demasiado agresivo tipo Titanlux o similares.





CONSEJOS

Mantenimiento

Engrase de la moto

Con la moto limpia debes engrasar la moto. Sobre todo la cadena para la que aplicarás un producto específico. Para nosotros los mejores son los de tipo spray, una grasa que es líquida cuando sale del envase y al rato se va solidificando. La cadena se engrasa por la parte interior, haciendo que se empape toda la articulación especialmente y recubriendo de grasa todos los eslabones.

NUNCA engrases la cadena con el motor en marcha (no serías el primero que pierde un dedo por hacer esta burrada), usa una mano para mover la rueda y la otra para echar el producto específico. Si tienes caballete central es más cómodo, si no tendrás que comprar un caballete de taller o bien que alguien te eche una mano y bascule la moto sobre el caballete lateral; siempre con mucho cuidado.



La grasa de la cadena de la moto no debe aplicarse como ves en la foto, siempre por el interior de la cadena no por el exterior.

Para las articulaciones de los mandos, embrague y frenos, puedes usar un poco de grasa de litio o un aceite lubricante multiusos. Intenta que que penetre aceite por la camisa del cable de embrague y echa algo de aceite o grasa en la leva del bloque motor... Verás qué diferencia.

Si tienes que desmontar las ruedas, aprovecha para echar un poco de grasa de litio en los rodamientos y en los ejes para que entren más fluidamente y vayan más protegidos.

Si revisas la batería echa un poco de grasa de litio en sus bornes o recúbrelos con vaselina para que no se sulfaten los contactos. Y si la moto es algo antigua, limpia con limpiador de contactos los alojamientos de los fusibles y conexiones. También puedes limpiar y mantener el interior de las piñas de luces usando un limpiador de contactos o un lubricante específico para conexiones eléctricas.



CONSEJOS

Mantenimiento

Niveles

Imaginamos que tu moto tiene frenos de disco en las dos ruedas y un circuito hidráulico para accionar los frenos. Pues bien, en el manillar tienes un depósito del líquido de frenos y otro en cerca del pedal del freno. Al ser un circuito hidráulico al desgastarse las pastillas es normal que el líquido de frenos baje de nivel y debas comprobar (y rellenar si fuera necesario) para que siempre esté entre las marcas de Max y Min que encontrarás en sus respectivos visores. Usa siempre el mismo líquido de frenos que recomienda el fabricante, las características las tienes indicadas en las tapas de estos dos depósitos. Lo normal es que sea DOT 4 o DOT 5 (este indicador es la referencia de la temperatura de ebullición del líquido). No te rías, los frenos y su fricción son capaces de transmitir mucha temperatura al líquido de frenos.

La batería, si no es de litio o estanca, tiene que ser revisada en cuanto a niveles; siempre entre las marcas max y min y rellenada sólo con agua destilada.

El nivel del aceite también es muy importante, y se revisa bien a través de un visor con la moto subida al caballete o en posición horizontal, o con una varilla que encontrarás en su tapón de llenado. En algunas motos se comprueba el nivel desenroscando un tapón y verificando que el aceite se vierte ligeramente por éste. En el caso de un scooter o moto de pequeña cilindrada, en cuyo carter sólo cabe un litro de aceite, es importante que se revise cada 1.000 kilómetros, puesto que un leve consumo de lubricante podría provocar una seria avería. Si la moto tiene ya muchos kilómetros hay que verificar el consumo de aceite con mucha más frecuencia, por ejemplo cada 1.000 kilómetros, como en el caso de una de baja cilindrada.





CONSEJOS

✂ Mantenimiento



Tensiones

Comprueba la tensión y el juego de la maneta del embrague. Debe de quedar siempre con un poco de juego al final del recorrido para que la maza del embrague esté en su posición de uso (el motor acoplado a la transmisión). Con el motor en marcha, una marcha engranada y la maneta del embrague apretada, da unos acelerones para comprobar que la moto no se mueve (sería un síntoma de exceso de tensión en el cable). Con estas dos premisas busca el punto de embrague que más te guste. Los tensores (ajustes) del embrague los encontrarás en la maneta y en la leva del motor.

La tensión de la cadena de transmisión también debes verificarla. Si ves que la moto no cambia bien o da tirones es el momento de comprobar su tensión. Lo debes hacer con la moto subida al caballete. Encontrarás las referencias de holgura en una pegatina en el basculante o en el manual del propietario de la moto. Dependiendo del tipo de moto tendrás varios tipos de tensores: la excéntrica o con una doble tuerca son los más frecuentes. Tendrás que aflojar el eje de la rueda trasera y usar estos tensores, comprobando en todo momento que los dos tensores están en la misma posición, para que la rueda no quede desalineada.



CONSEJOS

Mantenimiento

A nosotros nos gusta comprobar con un “pie de rey” que la distancia entre el centro del eje y un punto de referencia sea el mismo en los dos lados de la moto. No tenses demasiado, es mejor que la cadena vaya algo suelta porque cogerá tensión cuando estemos subidos y la suspensión trasera se comprima. Una cadena con demasiada tensión podría dañar la transmisión primaria y podría romperse. Una cadena destensa se podría salir, ocasionando un accidente.

Por otro lado, si tu moto tiene cardan también tendrás que hacer un pequeño mantenimiento y revisión y sustitución de su lubricante.

Invernar la moto

Si eres de los que en invierno prefiere otros medios de transporte más calentitos, también debes de tener unos cuidados para pasar a la inactividad tu moto. Lo principal es que desconectes la batería o, mejor, que la conectes a un mantenedor. Un cargador que detecta cuando la batería ha perdido capacidad y la carga lentamente como haría el alternador durante el uso de la moto. Sube la moto al caballete para evitar que los neumáticos se deformen y cúbrela con un protector para que no se acumule suciedad. Es mejor que la guardes limpia (pero bien seca para que no se acumule oxido) y engrasada. Si la moto va a estar más de un año parada es recomendable que a la vuelta a la actividad reemplaces su gasolina y aceite.

Los **líquidos de frenos** y el **aceite de las suspensiones** también tienen su vigencia; tanto si la moto se inverna como si se usa, mira las recomendaciones del fabricante en cuanto a sus periodo de uso óptimos.





CONSEJOS

✂ Mantenimiento

Documentación e ITV

Recuerda que es obligatorio pasar la ITV de la moto a los cuatro años desde su matriculación y a partir de este momento cada dos años (sí, los periodos son diferentes a los de los coches que la pasarán anualmente a partir del octavo año).

Por regla general el seguro de la moto se suele renovar anualmente, una vez contratada la póliza la renovación es automática a no ser que antes de su vencimiento la quieras dar de baja. También es posible dar de baja temporalmente la documentación de tu moto, en periodos de inactividad de ésta, para evitar posibles sanciones que te lleguen por error. En KmCero tramitamos todos estos servicios a nuestros socios.