

	¿Dónde está el problema?	Causas posibles	Cómo arreglarlo	Notas y consejos
FRENOS	Las zapatas rozan con la rueda	<ul style="list-style-type: none"> • La rueda está mal colocada sobre la horquilla. • La rueda se ha llevado un golpe y se bambolea hacia los lados. • Las zapatas se han aflojado de sus soportes. 	Prueba primero a recolocar la rueda y centrarla. Si el problema persiste, quizá la rueda esté abombada. Afloja un poco el cable de freno para que esté más suelto hasta que la puedas centrar.	Lo notarás porque la rueda se engancha al girar.
	Se rompe un cable de freno	Un cable de freno nuevo.	Corta el cable roto, engrasa el cable nuevo y pásalo por la funda.	El cable de freno es distinto al cable de cambio y además, si usas manillar de montaña, tendrás un cable de freno distinto a si utilizas un manillar de carretera.
	Se gastan las zapatas de freno y hay que cambiarlas	Al bajar cuestas pronunciadas como puertos de montaña, sobre todo con lluvia o barro, las zapatas tienden a gastarse rápidamente.	Un juego de zapatas de freno de recambio. <ul style="list-style-type: none"> • Una llave Allen. 	Las zapatas llevan unas muescas en la zona donde hace contacto con la rueda. Si es poco profunda (1 o 2 mm), o no queda, es el momento de cambiarlas. Si oyes un ruido metálico, para de inmediato: están demasiado gastadas y podrían romper las ruedas.
CAMBIOS	La cadena salta de un piñón a otro	Cambio desajustado. <ul style="list-style-type: none"> • La cadena está demasiado gastada. • Cadena sucia. 	Lo más probable es que se haya desajustado el cambio. Si tu sistema de transmisión lo permite, empieza intentando solucionar el problema sobre la marcha girando la rueda que está junto a la maneta del cambio y que sirve para tensar/destensar el cable. <ul style="list-style-type: none"> • Si no da resultado, el segundo paso es limpiar todas las piezas con un cepillo para uñas y engrasar con moderación toda la transmisión. • Si esto tampoco funciona, tendrás que ajustar el cambio tocando los tornillos del desviador. Al principio es un poco liso, pero una vez que le has cogido el truco es bastante fácil hacerlo en medio de un viaje. • Cuando la cadena está muy gastada, coge mucha holgura y es casi imposible conseguir que las marchas cambien como es debido, es necesario sustituirla. 	
	La cadena roza con el desviador delantero	El cable de cambio se ha destensado o roto.		
	Se parte el cable de cambio	<ul style="list-style-type: none"> • El cable estaba muy viejo u oxidado. • El tornillo que lo sujeta al desviador está demasiado apretado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cable de cambio de repuesto. ¡¡Yupiiii!!! Son universales. • Llave Allen. • Alicates. • Un poco de grasa sólida. 	Si el cable está oxidado, lo más recomendable es cambiar también las fundas que lo recubren. Cuando vayas a comprar fundas de cable nuevas, pide fundas de freno en lugar de fundas de cambio ya que son más

		<ul style="list-style-type: none"> • Te has pegado un leñazo considerable. 		fáciles de cortar con unos alicates.
RUEDAS	Se parte / se dobla la cadena	<ul style="list-style-type: none"> • La cadena está muy gastada. • Besaste el suelo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tronchacadenas. • Eje de eslabón de recambio o cierre rápido de cadena (<i>Power link</i>). • Alicates y una llave inglesa para enderezar una cadena doblada. 	El tronchacadenas necesita un poco de práctica. Aunque es posible arreglar la cadena, si se ha roto es posible que necesites cambiarla. <ul style="list-style-type: none"> • Si sólo se ha doblado, seguramente podrás enderezarla haciendo fuerza con una llave inglesa y unos alicates.
	Pinchazo	<ul style="list-style-type: none"> • Un cuerpo extraño ha penetrado tu rueda. • Está poco hinchada y al pisar una piedra la rueda ha “pellizcado” la cámara. • Está demasiado hinchada y el calor la ha hecho estallar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desmontables de cubierta. • Cámara de repuesto (a veces no es posible arreglarla) • Juego de parches con solución vulcanizante y papel de lija. • Bomba de aire. • Si se ha clavado algo en la cubierta, una navaja o alicates para sacar el cuerpo extraño. 	<ul style="list-style-type: none"> • La presión óptima a la que debes hinchar tus ruedas está escrita en el neumático. • Si pinchas muy a menudo, es posible que tu cubierta esté demasiado gastada. • Buenas cubiertas y tiras de kevlar previenen los pinchazos.
	Se parte un radio	<ul style="list-style-type: none"> • Demasiado peso en la rueda trasera. • Había algún radio flojo. 	Para cambiar el radio necesitarás: radios de repuesto, llave de radios y un extractor de <i>cassette</i> (si se ha roto un radio en la rueda trasera y además del lado de los piñones) y mucha paciencia. Cambiar el radio en sí es una tarea sencilla. Lo complicado es conseguir dejar la rueda centrada y que no se bambolee al hacerla girar. Esto es más un arte que una receta y es muy difícil que alguien sin experiencia deje una rueda perfectamente alineada apretando y aflojando radios a discreción. Mejor haz lo que puedas y sigue hasta la próxima tienda de bicis.	Las medidas de los radios no son estándar, así que cuando vayas a comprarlos llévate tu bici a la tienda para que puedan aconsejarte. Además, los radios del lado de los piñones de la rueda trasera son más cortos que los del otro lado.
	La rueda se bambolea de un lado a otro	<ul style="list-style-type: none"> • Se ha roto un radio. • Se han aflojado algunos radios 	Lo mismo que en el caso anterior	
PEDALES	El pedal hace un ruidito al girar	Se ha soltado un rodamiento interno del eje del pedal	Esta avería no suele tener consecuencias inmediatas, pero a la larga se irán soltando más rodamientos y al final el pedal se romperá definitivamente (puede tardar meses). Lo mejor es ignorar el ruido y cambiar el pedal a la vuelta del viaje.	

Versión 1. Actualizado nov/2018