

Esta tarde hemos estado el bombero y yo cambiando un neumático en una de las ruedas de mi moto y hemos hecho unas fotillos. Así que vamos a ver cómo podríamos arreglar ese pinchazo que tanto nos trae de cabeza últimamente.

En primer lugar, echemos un vistazo a las **herramientas y materiales** necesarios para la operación:



Los desmontables. Éstos son largos y son los que tengo en casa para las operaciones de mantenimiento. Son los que vamos a utilizar para cambiar la rueda por ser más cómodos. Al ser más largos, hay que hacer menos fuerza y se controlan mejor las palancas.

También podemos observar unos **desmontables cortos.** Éstos son los que van siempre en la moto (debajo del asiento) y son los que nos sacarán del apuro en caso de pinchazo en ruta. Esa anilla es para sujetar el desmontable a los radios de la rueda.



Otra de las cosas que va siempre debajo del asiento son las **botellas de aire comprimido** y la válvula/adaptador. Éstas las compré en Touratech, pero hay adaptadores, bombas y botellas de muchas marcas y modelos (como siempre, es cuestión de precio).



Yo, como soy un histérico de estas cosas y, además, la TA tiene un maletero inmenso debajo del asiento, también llevo un **compresor de aire** eléctrico "porsiacá". Eso sí, le he quitado la carcasa de plástico para que abulte menos y lo llevo bien enfundado en una bolsa de plástico para que no se deteriore. Abajo veis la diferencia de tamaño con y sin carcasa.



También hay que llevar un botecito pequeño con **jabón**. Esto es opcional, pero la verdad es que no cuesta nada llevarlo y ayuda mucho cuando tienes que meter la cubierta.

Ya se sabe que todo lo que haya que meter y vaya justo hay que lubricarlo primero.



Es conveniente llevar un **medidor de presión** para llevar las ruedas siempre en su justa presión y medida. Éste es digital y mide, además de las presiones, la profundidad del dibujo de los neumáticos. Lo compré en Lidl o en Aldi (no me acuerdo) por poco dinero. Cuando se sale al campo hay que adaptar las presiones al tipo de terreno y cuando se sale a carretera hay que volver a poner las presiones adecuadas. Por eso son tan prácticos el medidor de presión y el compresor eléctrico.



Los parches... ¿Qué sería de nosotros sin los parches?... Hay que llevar una cajita de parches. No valen los de bici, hay que comprarlos específicos de moto porque son autovulcanizados (o algo así). Normalmente vienen en la cajita: una lija o lima pequeña, unos cuantos parches de varias medidas y un botecito de pegamento pequeño. Además de las instrucciones.



NOTA: En esta ocasión no hemos puesto ningún parche simplemente hemos cambiado la cubierta, así que os detallo un poco los pasos de cómo se coloca un parche:

- 1.- Localizamos y limpiamos bien la zona del pinchazo.
- 2.- Lijamos un poco la zona alrededor del pinchazo con la lija. Esto se hace para que el parche pegue mejor.
- 3.- Quitamos el protector (normalmente un papel de aluminio) del parche y aplicamos una fina capa de pegamento en TODA su superficie.
- 4.- Aplicamos pegamento en la zona del pinchazo que vaya a cubrir el parche.
- 5.- Esperamos a que estas capas de pegamento que hemos aplicado en la cámara y en el parche estén secas al tacto (unos 2-3 min.).
- 6.- Colocamos el parche en su posición y presionamos durante unos minutos para que se adhiera correctamente sin que se mueva.
- 7.- Esperamos el tiempo de secado del pegamento y ya podemos montar la cámara en su sitio.
- 8.- Hay trucos para acelerar el secado del pegamento y la correcta adherencia del parche, como pueden ser, calentar la zona o el pegamento con un mechero o con el escape de la moto, etc... Pero eso es para nota y no pasa nada por tomarse un respiro (con o sin cerveza) mientras se seca el pegamento y el parche se adhiere correctamente.



Otro elemento que llevo (no siempre) en la moto es el famoso **spray repara-pinchazos**. Nunca lo he utilizado en mi moto, pero sí es verdad que en alguna ocasión ha sacado del apuro a algún colega.

Eso sí, al final siempre hemos tenido que reparar el pinchazo de forma tradicional para poder volver a casa.

El spray nos ha sacado de la zona chunga y nos ha dado vidilla para llegar a una gasolinera y poder reparar con ciertas comodidades (compresor, agua para lavarnos, cervezas, algún snack, etc.), pero después de usarlo hay que reparar SIEMPRE. Normalmente la cámara queda inservible y hay que cambiarla.

Bueno, ya tenemos las herramientas así que vamos a comenzar con el desmontaje y montaje de la cubierta.

Antes de nada, en caso de pinchazo y sea cual sea el método que vayamos a utilizar de reparación, lo primero que tenemos que hacer es localizar la avería correctamente.

Hay que ver si la rueda ha perdido el aire por la válvula, por un pinchazo, por una raja o por dónde.

Si el motivo es un objeto clavado (clavo, espina, tornillo, alambre, rama...) hay que valorar el agujero que haya podido hacer en la cámara. No es lo mismo un pinchazo de un clavo o una espina que una rama de 4cms de ancho clavada hasta el fondo.

Si pensamos que el agujero puede ser pequeño, puede ser suficiente utilizar el spray repara-pinchazos. Así que, lo primero que haremos será sacar el objeto clavado para, posteriormente enroscar la boquilla del spray a la válvula de hinchado de la rueda y, con el bote boca abajo, vaciar el contenido del spray en el interior de la rueda. Antes hay que agitar bien el spray. La rueda se hincha rápidamente y coge suficiente presión. En este momento, hay que rodar con la moto **despacio** durante **unos metros** para que el producto del spray se distribuya correctamente por el interior de la cámara y tapone la fuga. Luego, se termina de llenar de aire la rueda si le faltase presión y... a seguir ruta. Es importante parar cada poco tiempo para verificar que la rueda no sigue perdiendo aire y que la fuga ha quedado correctamente sellada.

Si no tenemos spray o el pinchazo prevemos que puede ser mayor, entonces hay que sacar los desmontables y ponerse manos a la obra.

El primer paso es, como siempre, llorar amargamente y cagarse en todo lo que se menea para, posteriormente y una vez más serenos los ánimos, extraer el objeto que nos haya producido el pinchazo.

Después, echamos mano de los desmontables y procedemos según las siguientes ilustraciones. Una vez tengamos la cámara fuera de la rueda, valoraremos la posibilidad de arreglar el pinchazo con un parche o cambiar la cámara por otra (depende de si llevamos una de repuesto y de su estado).

NOTA: Cuando hago viajes largos siempre llevo una cámara de repuesto. La medida que llevo es la de la rueda delantera (21") y así, en caso de apuro también me valdría para la rueda trasera (17").

El primer problema que nos encontramos al desmontar el neumático es que hay que desllantarlo. Esta operación suele ser sencilla en caso de pinchazo, ya que la rueda habrá rodado unos metros sin aire y probablemente ya esté desllantada, o casi.



El desllantado consiste en sacar el aro interior del neumático de lo que se llama el hombro de la llanta que no es más que el alojamiento interno más exterior de la llanta. Pues bien, en esa ubicación hay unas estrías metálicas que tienen como misión impedir que el neumático gire alrededor de la llanta. Esta operación de desllantado se puede complicar bastante ya que, con el calor, la goma del neumático se pega fuertemente a estas estrías y a veces es difícil despegarla.

Una forma sencilla de desllantar una rueda es ayudándose de la pata de cabra de otra moto. Es infalible. No se resiste ni una. ;-)

Simplymente hay que apoyar la pata de cabra de la moto justo en el borde del neumático más cercano a la llanta. **Ojo, hay que procurar no hacer esta operación en la zona de la válvula, se podría romper.**

Una vez desllantada la rueda, comenzamos con los desmontables a sacar el neumático. Primero introducimos uno de los desmontables entre la llanta y a cubierto con mucho cuidado de no pellizcar la cámara y hacemos palanca. Este primer desmontable lo sujetamos con la anilla del gancho a uno de los radios y lo dejamos ahí fijo.



Ahora, con los otros dos desmontables, vamos introduciéndolos entre la llanta y cubierta y haciendo palanca cada pocos cms. alrededor de la cubierta hasta que saquemos todo el aro interior de la cubierta. Ojo, hay que tener mucho cuidado siempre de no pellizcar la cámara.





Con dos desmontables es suficiente para sacar la cubierta, pero con tres es más fácil ya que dejas uno fijo y con los otros dos vas sacando la cubierta.

Para meter los desmontables, es mejor presionar el neumático desde el extremo opuesto para meter el aro del neumático dentro de la garganta de la llanta, de esa forma se facilita la operación.

Una vez hemos sacado todo el aro del neumático, ya podemos extraer la cámara, con cuidado de no dañarla.



Normalmente, si es un pinchazo limpio y no a afectado a la válvula, no será necesario sacar la cámara del todo, simplemente sacaremos la parte de la cámara donde esté localizado el pinchazo y procederemos a repararlo.

Ya que teníamos el neumático completamente fuera, hemos hecho esta foto. Se puede ver el interior de la llanta completo donde se observan:

- la garganta, parte central de la llanta, donde se alojan las cabezas de los radios y la cinta que las cubre para proteger la cámara,
- el agujero de la válvula y
- los hombros de la llanta donde van alojados los aros internos del neumático. (Observad los restos de goma en los hombros)



En caso de cambiar la cámara, hay que sacar la cámara completa, incluida la válvula. Para sacar la válvula no hay más que quitar la tuerca que la sujeta a la llanta y extraerla junto con la cámara.

Una vez reparado el pinchazo, procedemos a montar de nuevo el neumático. Primero introducimos la cámara en el neumático empezando por la válvula. Si tenemos que introducir también la válvula, hay un truco que es poner un desmontable a la altura de la válvula y por detrás del neumático para poder tener mejor acceso al agujero donde va alojada la válvula (ver foto).



Fijaos bien que el desmontable está pillando el neumático por detrás, dejándonos toda la garganta diáfana para poder meter bien la válvula. Éste se sujeta con el anillo a un radio o directamente enganchado en el disco del freno (como en este caso). Una vez introducida la válvula en su sitio, le ponemos su tuerca y quitamos este desmontable para facilitar la inserción del resto de la cámara.

Para meter la cámara en el neumático, es conveniente hincharla un poco para que tenga cierta consistencia y entre mejor. Además, al tener un poco de presión, reducimos la probabilidad de pellizcar la cámara con un desmontable cuando introduzcamos el neumático en la llanta.

Para meter el neumático en la llanta, procedemos igual que para sacarlo pero a la inversa. Metemos un desmontable que dejaremos fijo y con otro u otros dos, vamos haciendo palanca para introducir el neumático. En esta operación hay que tener en cuenta varias cosillas:

- Untar bien de jabón tanto el borde de la llanta como el aro interior del neumático. Este jabón, primero lubrica y facilita la operación y, cuando se seca, sella y pega el neumático a la llanta.
- Comenzar cerca de la válvula e ir trabajando siempre hacia el mismo lado alejándonos de ella para terminar a la altura de la propia válvula.
- Cuando introduzcamos un desmontable entre la llanta y el neumático, haremos presión en el extremo opuesto de la rueda para facilitar la operación (ver foto).
- Tendremos mucho cuidado de no pellizcar la cámara con el desmontable en el momento de hacer palanca.
- Un detalle, si el neumático está caliente, todas estas operaciones de desmontaje y montaje son bastante más fáciles, ya que la goma es más flexible está más blandita. ;-)



Una vez introducido todo el neumático, hay que volver a enllantar éste en la llanta. Para ello, se hincha el neumático hasta una presión de unos 4 kg (o hasta que veamos que ya ha enllantado completamente) y luego se le ajusta a su presión adecuada.



Hala, espero que os sea útil esta explicación y que tengais la suficiente suerte como para no tener que hacerlo nunca. ;-)

Saludos (meTRAILeta). ☺