

GENERALIDADES

CONDICIONES DE UTILIZACIÓN DE UNA LLANTA

CONDICIONES DE UTILIZACIÓN QUE HA DE TRANSMITIR A SUS CLIENTES

Mavic utiliza las tecnologías más avanzadas para la concepción de las llantas y las ruedas. De todas formas, una llanta no es eterna, sino que se gasta en función de su utilización: práctica, terreno, zapatas de freno, tensión de los radios, neumáticos, presiones de hinchado, condiciones climáticas...

Cada llanta está prevista para una utilización y una disciplina específica (carretera, cross-country, free-ride, descenso, ciclo-turismo...). Cualquier utilización de una llanta diferente a la práctica para la cual haya sido concebida está desaconsejada, recayendo toda la responsabilidad en el usuario y conlleva la pérdida de la garantía Mavic.

A la vez, le pedimos que informe a sus clientes sobre los siguientes puntos:

- Elegir una llanta adaptada a su práctica: no utilizar llantas de carretera en una MTB, ni una de cross-country para montar ruedas destinadas a una bicicleta de freeride, descenso...
- Respetar obligatoriamente las indicaciones de presión máxima y de dimensión de neumático indicadas en este Manual Técnico (ver las tablas siguientes);
- Respetar las tensiones de radio adecuadas. Mavic recomienda tensiones de radio entre 70 a 90 kg (para una rueda delantera o trasera del lado del piñón con un radiado a 3 cruces). Una tensión de radios inadecuada puede engendrar fuerzas demasiado elevadas;
- Limpiar regularmente las llantas, utilice para esto la goma abrasiva Mavic (M40410) prevista al efecto;
- Eliminar las chinias o las partículas metálicas de las zapatas de freno;
- Sustituir las zapatas de freno cuando estén gastadas;
- No utilizar una llanta en caso de desgaste de las pistas de frenado, si faltan ojales o ante cualquier otro defecto que pueda comprometer la seguridad. En efecto, la llanta es una pieza que se desgasta, al igual que lo hacen las zapatas de freno, y debe ser sustituida si se encuentra gastada (flancos cortados o agrietados por el uso, llanta fisurada...);
- En el caso de las llantas que disponen de testigo de desgaste (interno o externo) no continúe utilizándolas si este aparece (interno) o desaparece (externo) en una de las 2 pistas de frenado;
- En el caso de las llantas que no disponen de testigo de desgaste, compruebe mediante un calibre que el desgaste máximo de cada flanco no supera los 0,4 mm;
- Compruebe o haga comprobar con regularidad el estado de las llantas, como mínimo a cada inicio de temporada, y si es posible tras cada utilización intensiva, o en caso de duda sobre las tensiones de radios o el tipo de neumático utilizado. Inspeccione el interior (especialmente el fondo de la llanta) y el exterior de la llanta en busca de signos de fatiga o desgaste: deterioro de las pistas de frenado, aparición o desaparición del testigo de desgaste (solamente en el caso de las llantas que disponen de testigo de desgaste), grietas en las paredes o alrededor de los ojales...
- El peso acumulado del ciclista y todo su equipo (aparte la propia bicicleta) no debe sobrepasar las siguientes masas:
 - Llantas para carretera: 100 kg;
 - Llantas Asfalto: 105 kg para las llantas A 119, A 319 y A 317 Disc y 125 kg para la llanta A 719.
 - Llantas MTB: 90 kg para las llantas XM 117, XM 117 Disc, XM 317, XM 317 Disc, XM 517, XC 717, XC 717 Disc; 115 kg para las llantas XM 719, XM 719 Disc, TN 719 Disc, XM 819, XM 819 Disc, EN 521 Disc, EN 321 Disc, EX 325 Disc, EX 721, EX 729 Disc y EX 823 Disc.

Respetar estas recomendaciones le garantizará una mayor longevidad de las llantas y un máximo de prestaciones y de disfrute en bicicleta.

EL INDICADOR DE DESGASTE

Mavic ha decidido dotar de testigo de desgaste a todos sus nuevos perfiles de llanta con pista de frenado.

Nosotros utilizamos dos tipos de indicador de desgaste:

INTERNO:

Procedimiento: se practica un mecanizado en el interior de la pista de frenado, en ambas caras de la llanta.

Principio: Cuando el grado de desgaste llega a ser importante, un pequeño agujero aparece en una o ambas pistas de frenado. Según el ajuste de las zapatas de freno es posible que el indicador de desgaste solamente aparezca en una de las pistas de frenado. En cualquier caso **la aparición del indicador de desgaste en al menos una de las pistas de frenado significa que el espesor de los flancos de la llanta es demasiado pequeño, siendo peligroso continuar utilizando esa llanta, que deberá ser sustituida en el plazo más breve posible.**

Este testigo está indicado por dos flechas amarillas en la etiqueta de la llanta, en la parte opuesta a la válvula.

Para conocer cuales de nuestras llantas disponen de este indicador de desgaste interno, consulte las tablas anteriores.

INTEGRADO AL PERFIL:

Procedimiento: el indicador de desgaste forma parte integrante del perfil de la llanta. En el centro de la pista de frenado de la llanta existe una ranura, que recorre toda la circunferencia de la llanta.

Principio: Con el desgaste, la ranura es cada vez menos profunda. Cuando **desaparece, en uno o en ambos lados de la llanta, significa que el espesor de las paredes en las pistas de frenado es muy pequeño y que puede resultar peligroso utilizándola. La llanta debe ser sustituida en el plazo más breve posible.**

Para conocer cuales de nuestras llantas disponen de este indicador de desgaste integrado en el perfil, consulte las tablas anteriores.

Al impedir el revestimiento Ceramic® que las superficies de frenado se ahuequen, se considera que cumple la misma función que un testigo de desgaste.

CONSEJOS SOBRE LA PRESIÓN MÁXIMA DE HINCHADO PARA LAS LLANTAS MAVIC

CROSS COUNTRY Y CROSS MOUNTAIN*

Sección del neumático		Presión Máxima (bar)	Presión Máxima (PSI)
en "	en mm		
1,00	25	7,70	113
1,20	30	7,00	103
1,50	38	6,00	88
1,75	45	5,20	76
1,85	47	4,80	71
1,90	48	4,70	69
1,95	50	4,50	66
2,00	51	4,30	63
2,10	53	4,00	59
2,20	56	3,70	55
2,30	58	3,30	49

MTB EXTREMO*

Sección del neumático		Presión Máxima (bar)	Presión Máxima (PSI)
en "	en mm		
2,10	53	3,70	55
2,20	56	3,50	52
2,30	58	3,30	49
2,40	61	3,20	47
2,50	63	3,00	44
2,60	66	2,80	41
2,70	69	2,70	39
2,80	71	2,50	36
2,90	74	2,40	34
3,00	76	2,20	32

CARRETERA + TRIATLÓN*

Sección del neumático en mm	Presión Máxima (bar)	Presión Máxima (PSI)
19	10,00	146
23	9,50	138
25	9,00	131
28	8,00	117
32	7,00	103

ASPHALTE*

Sección del neumático en mm	Presión Máxima (bar)	Presión Máxima (PSI)
28	7,00	103
30	7,00	103
32	7,00	103
35	6,00	88
37	6,00	88
40	5,60	82
44	5,20	76
47	4,80	71
50	4,50	66

*Ver la tabla de segmentación de prácticas en la página 22.

VIDA ÚTIL

Le recordamos que una llanta cumple dos funciones principales: soportar la cubierta y servir de pista de freno.

Al cumplir esta segunda función, y especialmente en uso intensivo o prolongado, o por razones tan diversas como la incrustación de piedrillas o barro en las zapatas, la utilización de zapatas gastadas o mal ajustadas... pueden gastar o deteriorar los flancos de la llanta y el responsable de esto es el propio usuario.

Por ello, es normal que el usuario sustituya las llantas como lo hace con las zapatas. Usted debe atraer la atención de sus clientes sobre este punto.

Para atenuar los resultados de estos fenómenos de desgaste hemos desarrollado el acabado Céramic en nuestras llantas de gama alta (ver más abajo).

Si tras un choque violento, la llanta se encontrara fuertemente alabeada, ésta debe ser sustituida con celeridad, para no crear sobretensiones ni eventuales roturas de radios.

MANTENIMIENTO

Limpie regularmente las llantas con agua jabonosa, y haga lo mismo con las zapatas de freno. Estas pueden almacenar cuerpos abrasivos (arena...) depositados durante la utilización, pudiendo rayar e, incluso, gastar inútilmente los flancos de la llanta.

En caso de limpieza poco satisfactoria de las pistas de frenado, utilice la goma abrasiva Mavic (M40410), excepto para las llantas específicas para frenos de disco. Emplee solamente esta goma, una esponja o un trapo.

Si las manchas de grasa se mantienen, usted puede utilizar cualquier tipo de disolvente sin temor a dañar la llanta (excepto la de la rueda Deemax). Por el contrario, no utilice disolventes en la zona de la etiqueta y del neumático, corriendo el riesgo de deteriorarlos.