

Revisión M

La revisión M es un proceso de control de calidad que actúa como un peine de dientes finos al inspeccionar una bici. Este proceso se centra en los pequeños detalles que pueden no verse en otras etapas, como la verificación en el suelo. La revisión M es un proceso rápido, fácil y confiable que te permitirá revisar la bici de adelante hacia atrás sin perder ningún detalle.

v.1 septiembre de 2021

1

El proceso de la revisión M deberá realizarse mientras la bici está en un banco de trabajo.

–Coloca la abrazadera del banco de trabajo lo suficientemente alta para que puedas ver fácilmente todas las secciones de la bici a lo largo de la ruta de la revisión M.

Demasiado baja resultará en tener que doblarte excesivamente.

**2**

Comienza con la maza frontal.

–Verifica el juego libre balanceando la rueda de lado a lado.

–Haz girar la rueda y comprueba si se atasca o hace ruido.

**3**

Trabaja hacia afuera desde el centro y verifica los rayos.

–Los rayos del lado de la dirección y del lado opuesto a la dirección pueden tener diferentes requisitos de tensión. Asegúrate de que el par de rayos que estás revisando sean del mismo lado.

–Sujétalos en pares y apriétalos suavemente.

–Los pares deben estar bajo la misma tensión sin rayos sueltos.



Trabaja desde los rayos hasta el rin y la llanta.

–Haz girar la rueda lentamente y verifica que no haya puntos altos o bajos en la llanta.



–Asegúrate de que la tapa de la válvula esté instalada y la tuerca de la válvula Presta esté asegurada, si es aplicable.



–Acciona la palanca de freno mientras observas el correcto funcionamiento del caliper.

–Escucha y busca cualquier roce de frenos.



–Para los frenos accionados por cable, asegúrate de que el cable esté correctamente recortado y tapado.



5

Continúa trabajando hacia el juego de dirección.

- Gira la tijera para verificar que el juego de dirección se mueva suavemente.
- Verifica que no haya juego en el ensamble del juego de dirección.



6

Continúa trabajando hacia el poste de manubrio.

- Confirma la alineación entre el poste de manubrio y la rueda delantera.



- Confirma que la configuración del separador/poste de manubrio cumpla con los estándares de seguridad.
- Para postes de dirección de carbono, un mínimo de un separador de 5mm arriba y un separador de 5mm debajo del poste de manubrio.
- Todos los sistemas sin rosca tienen un margen de separador máximo de 40mm por debajo del poste de manubrio, incluida la tapa del balero superior cónico.



7

Continúa trabajando hacia los controles.

- Confirma que los controles sean simétricos y que no giren bajo una ligera presión.



-Confirma que los puños sean simétricos y que no giren bajo una ligera presión.



-Confirma que los extremos de barra estén tapados.



-Confirma que la funda no esté enredada o enrutada incorrectamente.

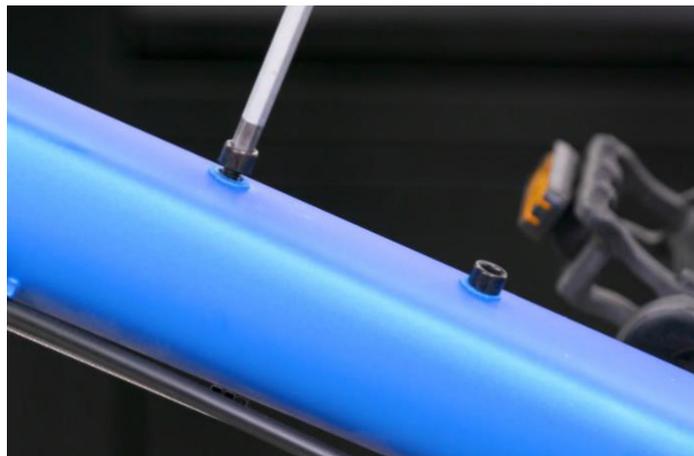


8

Continúa hacia abajo al tubo inferior hacia el área del eje de centro.



-Confirma que los pernos del porta ánfora estén seguros y que no hagan ruido.



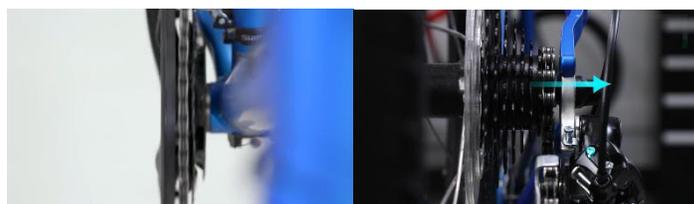
-Verifica los brazos de las bielas para confirmar que no hay juego en el eje de centro tratando de mover las bielas de lado a lado.



-Confirma el buen funcionamiento del desviador delantero cambiando de marcha.

-Verifica que no haya fricción de cadena en el desviador delantero en las siguientes posiciones:

- Plato delantero pequeño y piñón más grande detrás.
- Plato delantero grande y el piñón más pequeño en la parte trasera.



-Asegúrate de que el cable del desviador delantero esté cortado a la longitud adecuada.



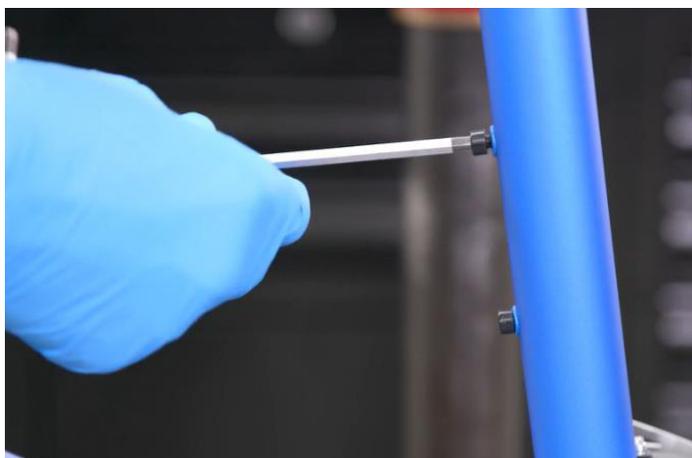
–Asegúrate de que la tapa de extremo del cable esté instalada y firmemente engarzada.



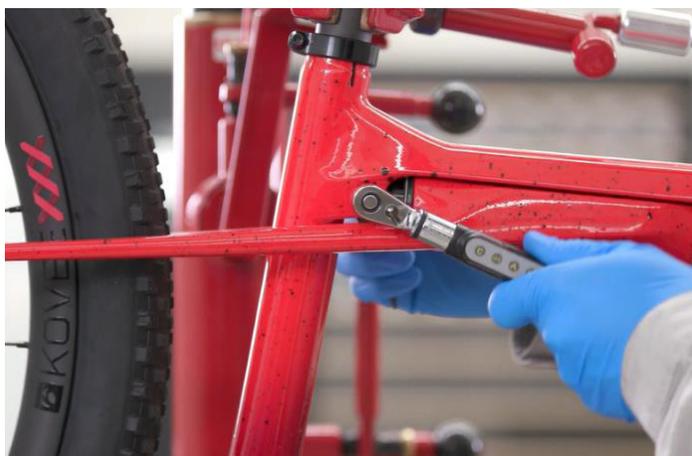
9 Continúa hacia arriba en el tubo de asiento hacia el poste de asiento.



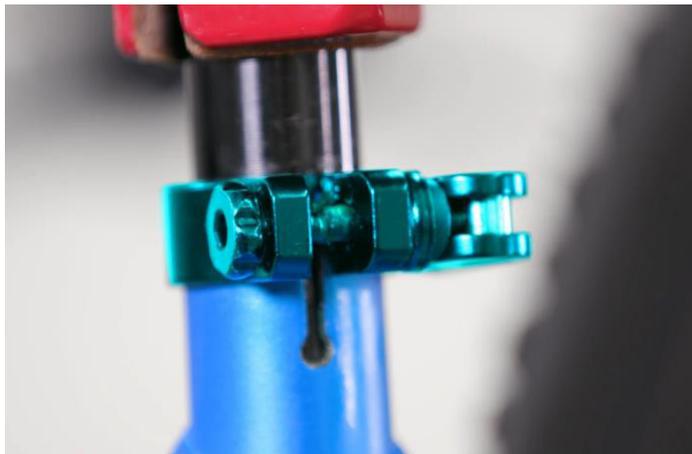
–Confirma que los pernos del porta ánfora estén seguros y que no hagan ruido.



–Confirma que todo el hardware de la suspensión esté correctamente apretado, si es aplicable.



–Verifica la orientación correcta de la abrazadera del poste de asiento, asegurándote de que la ranura abierta de la abrazadera esté alineada con el corte en el cuadro.



–Confirma que el asiento esté correctamente montado en el hardware de sujeción del asiento con los rieles centrados y el hardware apretado de acuerdo con las especificaciones del fabricante.



10

Continúa hacia abajo en la tijera superior trasera hacia la rueda trasera.



–Verifica que cualquier portabultos o hardware de suspensión esté seguro.



-Acciona la palanca de freno mientras observas el correcto funcionamiento del caliper.

-Escucha y busca cualquier roce de frenos.



-Para los frenos accionados por cable, asegúrate de que el cable esté correctamente recortado y tapado.



-Haz girar la rueda trasera lentamente y verifica que no haya puntos altos o bajos.



-Asegúrate de que la tapa de la válvula esté instalada y la tuerca de la válvula Presta esté asegurada, si es aplicable.



Trabaja desde el rin hacia la maza libre y verifica los rayos.

– Los rayos del lado de la dirección y del lado opuesto a la dirección pueden tener diferentes requisitos de tensión. Asegúrate de que el par de rayos que estás revisando sean del mismo lado.

– Sujétalos en pares y apriétalos suavemente.

– Los pares deben estar bajo la misma tensión sin rayos sueltos.

– Asegúrate de que no haya juego libre en la maza libre balanceando la rueda de lado a lado.

– Verifica que los cambios sean precisos en el cambio trasero con los límites establecidos apropiadamente.

– Confirma que el cable del cambio trasero esté cortado a la longitud adecuada.



-Asegúrate de que la tapa de extremo del cable del cambio trasero esté instalada y engarzada de forma segura.



12

A lo largo de la inspección, busca pequeños detalles que necesiten ser corregidos.

-Asegúrate de que todos los cinchos presentes estén seguros y recortados.



-Asegúrate de que no queden huellas dactilares grasientas ni polvo en el cuadro. Imagina que se trata de un reluciente auto nuevo!

