

Puesta a punto de un Rolex de bolsillo de tipo médico

Por Pedro Izquierdo, maestro relojero (Dibujos: Arturo Madrigal; Fotografías: Antonio Roca)

SIGUIENDO CON LA SERIE EMPRENDIDA POR PEDRO IZQUIERDO, DONDE SE NOS MUESTRAN ALGUNAS PINCELADAS DE LA DIFICULTAD QUE ENTRAÑA EL GRAN OFICIO DE RELOJERO, ESTE MES HEMOS CENTRADO NUESTRA ATENCIÓN EN UN RELOJ DE BOLSILLO DE LA MARCA ROLEX. ESTA FIRMA, UNA DE LAS MÁS CONOCIDAS EN NUESTRO PAÍS, TIENE UNA GRAN TRAYECTORIA DENTRO DEL MUNDO DE LA RELOJERÍA, ESPECIALIZADA COMO SIEMPRE EN DOTAR A SUS RELOJES DE MOVIMIENTOS DE CUERDA O AUTOMÁTICOS DE LA MÁS ALTA CALIDAD. EL DESMONTAJE, LA LIMPIEZA Y LA PUESTA A PUNTO DE ESTA EXTRAORDINARIA MAQUINARIA HAN SIDO LAS PAUTAS SEGUIDAS PARA DEVOLVER A ESTE RELOJ A SU PERFECTO FUNCIONAMIENTO.

Desde que Hans Wilsdorf fundase Rolex hace ya cien años, son casi incontables los modelos de esta marca que se han puesto en el mercado para disfrute de los amantes de la relojería. Sin embargo, dentro de su catálogo debemos destacar sus tres modelos banderas: el legendario Oyster que se hiciera famoso desde que en el año 1927 Mercedes Gleitze cruzase a nado con el mismo el Canal de la Mancha; el Submariner, lanzado al mercado en los años cincuenta, que se ha convertido en el reloj más apreciado por los submarinistas; y el bello Daytona de la época de los sesenta que popularizó el actor Paul Newman, un modelo de cuerda manual que incorporaba la maravillosa máquina Vallioux 23.

En esta ocasión, traemos a esta sección un Rolex poco conocido para su reparación. Se trata de un reloj de médico de colgar de grandes dimensiones (45 mm de diámetro) elaborado en la década de los cuarenta, con caja de oro blanco, esfera plateada con *enfiloché*

y segundero pequeño a las 6 horas. La máquina que lleva la referencia 850 es una maravilla de cuerda manual donde destaca su terminación exquisita. Los elementos van montados sobre tres puentes, tiene 18 rubíes y 18.000 alternancias a la hora. También posee espiral Breguet y tornillos en el volante.

Desmontaje y limpieza

Pasamos al desmontaje para su posterior limpieza. Una vez quitada la fuerza del muelle real iremos desmontando todos los elementos: primero el volante, después el ancla, rochete, puente de cubo, etc. Debemos proceder colocando las piezas por grupos en los compartimentos del cesto de lavado; al igual que en cualquier otro movimiento, debemos irnos fijando en los posibles defectos de las piezas, desgastes de pivotes, dientes de ruedas dañados,

hórgaras, etc. Cuando lo hemos desmontado, merece destacar el ancla tan bien trabajada así como el puente independiente sobre la platina base, sobre el que va el centro del pivote de la tija.

Para desmontar el volante del puente se hace más cómodo con el puente de volante colocado sobre la platina; procediendo primero a quitar los dos tornillitos de la placa de sujeción del pitón y posteriormente sacando el pitón del espiral, que es de corredera de

la oreja del puente de volante.

Una vez desmontado totalmente el movimiento, lo pasamos a la lavadora dejando como tiempo unos cinco minutos por frasco. Una vez limpio podemos observar que no hay ningún desgaste -lo que nos indica que no ha trabajado mucho este movimiento pues lo normal sería que tuviese desgaste en el centro de cubo y en la tapa del mismo así como en el centro del puente de cubo-. En el centro del eje del



Visa de la maquinaria, donde se aprecian los tres puentes



El Rolex reparado destaca por ser un modelo original que sigue la tipología del reloj de médico

piñón de minutos no puede tener desgaste al llevar rubí. lo cual no suele ser normal en los movimientos de Rolex de cuerda manual que el centro de la rueda de minutos es de latón y coge un juego excesivo.

Pasamos a montar el mecanismo y a aceitar los elementos empezando por el puente de rodaje, puente de cubo, rochetes, etc. Observaremos que el rodaje va en perfectas condiciones dándole un par de vueltas de cuerda; colocaremos el áncora y observaremos el correcto comportamiento pasando a aceitarlo, es decir, colocando una gotita de grasa sobre una de sus palas y dejando pasar unos dientes para repetir una y otra vez el aceitado hasta que los 15 dientes de la rueda de escape queden con aceite.

Después de observar la perfección de las piedras de contrapivotes del eje de volante debemos aceitar las mismas (la cantidad perfecta de aceite debe

ocupar dos tercios de la piedra). A continuación, colocar el volante solo sobre su centro; posteriormente poner el puente y atornillarlo, posicionar el pitón en su alojamiento y la última espira sobre el registro de la raqueta para, por último, colocar el puentecito de sujeción del pitón y atornillarlo.

Verificar el correcto comportamiento del volante mediante un lente de control.

Debemos pasar el mecanismo por el cronocomparador, de modo que la amplitud del volante sea de 270 y la frecuencia de ± 5 seg/día. Por último meterlo en la caja después de que esta haya sido pulida y pasada por la lavadora de ultrasonidos.

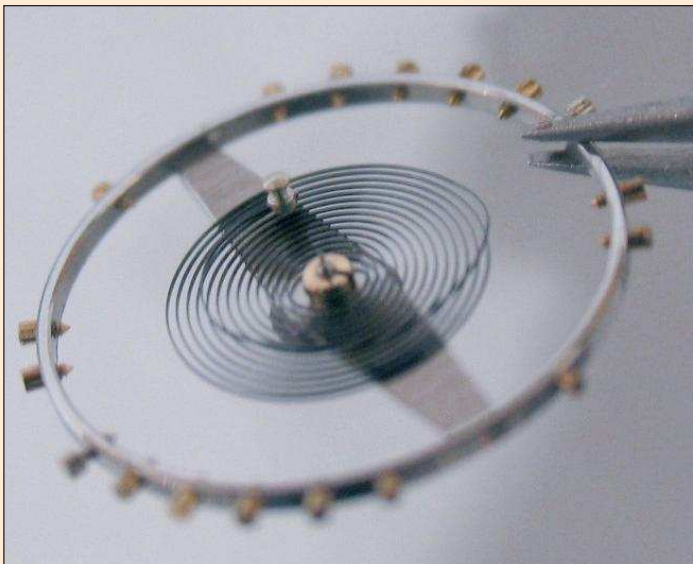
Es necesario para el proceso: Líquidos usados: Rubisol, Tricolitileno,

Heptano.

Aceites y grasas empleadas: m.d.5, st. 9020, st. 9010, m-9415, mr-4

Más información:

Centro Reloiero
☎ 91 517 24 47

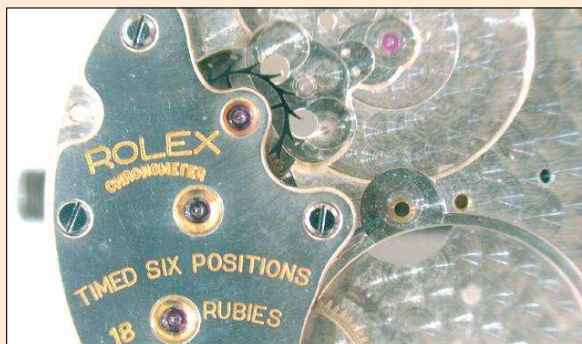


En un primer plano, podemos observar el espiral tipo breguet, que incluye este movimiento

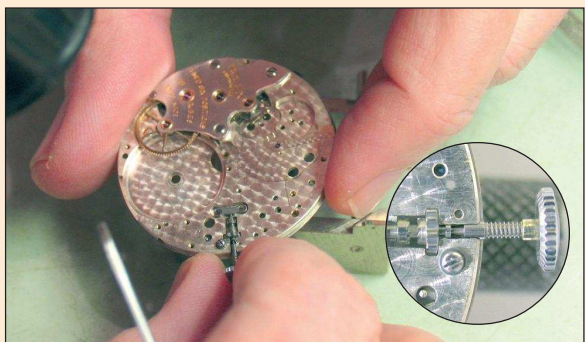
El proceso de desmontaje y su limpieza



Proceso de desmontaje del movimiento. En la fotografía podemos apreciar el desmontaje del puente de cubo



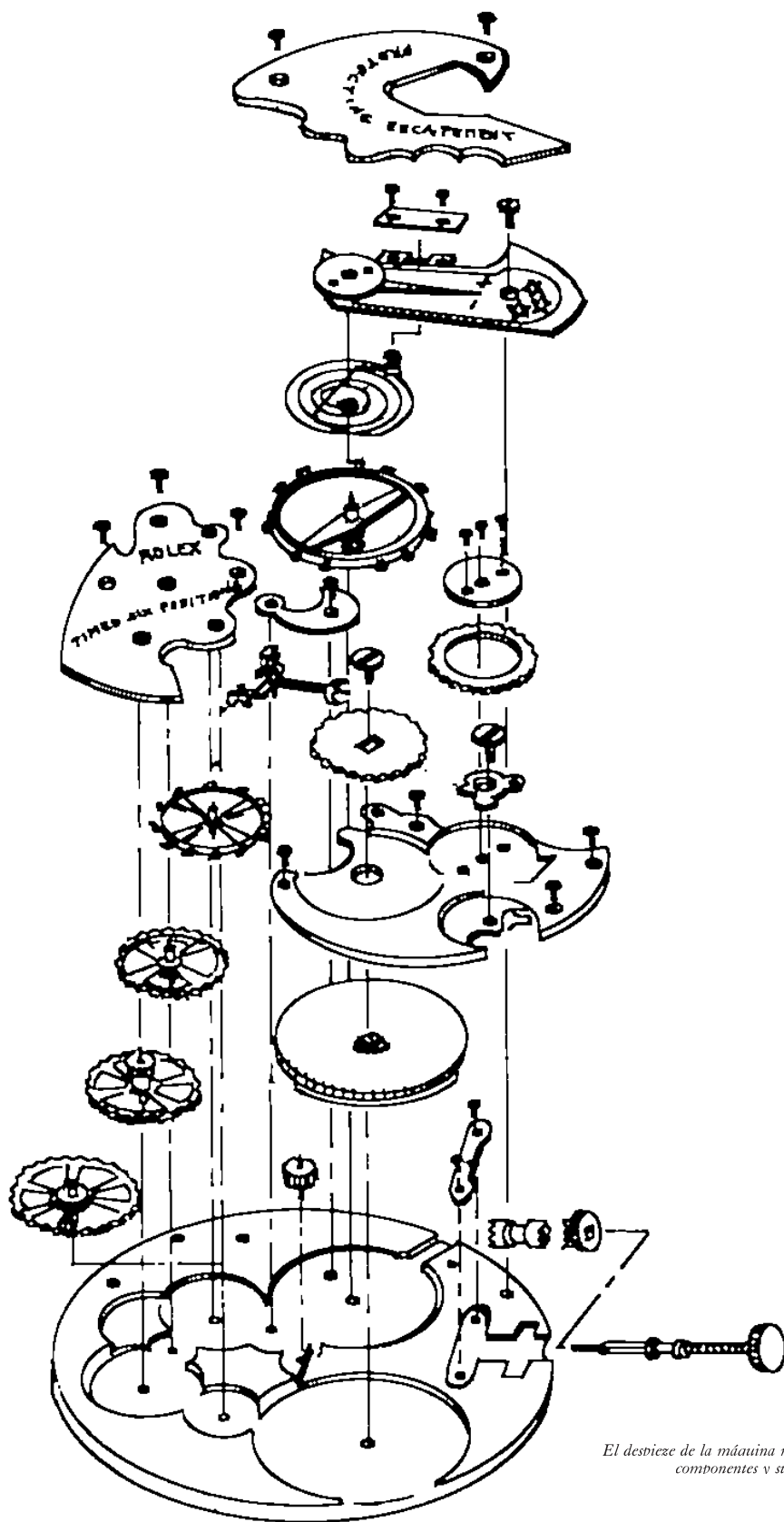
Aquí, podemos ver en detalle el puente de rodaje donde va inscrita la marca. Se aprecia el buen acabado del movimiento



Una vez quitados gran parte de los elementos de la máquina podemos quitar la tija, quedando así prácticamente sólo la platina del movimiento, que es la base



Procederemos a introducir todas las piezas en el cestillo de limpieza, separándolas gracias a los compartimentos para facilitar de esta manera su posterior montaje



El despiece de la máquina nos muestra todos sus componentes y su posición