



AL término del exhaustivo trabajo a que fue sometida, las modificaciones producidas se centraban únicamente en el terreno de las holguras (rueda delantera, puente del freno y protector del plato). Sin llegar a partirse, el eje del freno delantero sufrió un notable deterioro; ello no es defecto específico de la Montesita, ya que el sistema de frenado no es de la marca, sino el que suelen llevar las bicicletas de Trialsin y BMX.

ASI ES LA BICICLETA

Lo primero que salta a la vista cuando observamos la T-15 es la diferencia en la concepción del chasis respecto a la T-10. Para empezar, el chasis acopla el eje de pedalier en una posición superior a la de su hermana. También se reduce la distancia entre este eje y el de la rueda trasera. El sistema bielas-eje de pedalier es el tradicional en la marca (igual que la T-15 y la T-10), y que tan buen resultado viene dando al ser de una pieza, por lo que se evitan las clásicas holguras. El desarrollo es el adecuado para el bicitrial —o trialsin—: plato de catorce dientes y piñón de veinte.

La T-15 ha adoptado una nueva horquilla de sección rectangular, más alargada, y las tijas son casi perfectas. El eje se ha adelantado considerablemente. En conjunto, el diseño es casi idéntico a las horquillas Figueras.

El manillar sigue fijado a la tija superior. El gran dimensionado facilita la comodidad, ya que su diseño es el ideal; por debajo es estrecho para que las piernas puedan moverse con total libertad, y, por la parte superior, ancho, pero sin exageraciones.

Las manetas son buenas en comparación con lo que se suele llevar en bicicletas. Los puños están fabricados en goma dura. Este es un apartado que debía ser mejorado, pues al cabo de un rato de estar practicando resultan incó-

ENSAYO

NUEVA MONTESITA T-15»

Para la prueba de esta bicicleta se eligió un lugar específicamente trialero, que ofrecía la posibilidad de probar a tope la máquina y evaluarla ante todas las circunstancias. La intención era forzarla al máximo con el fin de sacar a la luz las posibles deficiencias.

Ligereza, diseño y maniobrabilidad,
sus virtudes.
Precio, terminación y frenos, sus
defectos.

Por
Luis Bollain
(Fotos: MM)

ENSAYO



modos, llegando, incluso, a dañar la palma de la mano.

Los frenos son los "Olimpic Balon", usuales en este tipo de bicicletas. En seco frenan de maravilla; y, en mojado, no pudimos probarlos, por estar en pleno estiaje cuando realizamos esta prueba. Las zapatas carecen de dibujo y están fabricadas en goma muy blanda. El mayor defecto que presenta este tipo de frenos es la propensión a desplazar el puente por alojarse las tuercas de sujeción del eje, en el momento que aplicamos los frenos. Recomendamos llevar siempre consigo las herramientas apropiadas para solucionar estos desajustes, que pueden llegar a provocar la rotura de las piezas.

Las ruedas, en conjunto, son aceptables. Después de someterlas a toda clase de peripecias, no sufrieron deformaciones importantes. Únicamente la delantera tenía holgura al término de la prueba, problema de fácil solución.

La rueda trasera calza una cubierta "Pirelli ML 14" de Trial. Un verdadero acierto; agarra perfectamente en cualquier terreno. No se puede decir lo mismo de la delantera. Tanto en barro como en tierra suelta su efectividad deja un tanto que desear. Únicamente, en roca, responde bien; mejor dicho, normal, ya que en este terreno iría bien incluso hasta un "slik".

LA CONDUCCION

Esta es una bicicleta para ir de pie y, por tanto, sólo es cómoda en esta posición. Cosa lógica, por otra parte, pues está concebida exclusivamente para la práctica del Trialsin.

Es muy estable en zonas con piedra suelta, va casi sola, porque al tener bastante lanzamiento de horquilla la rueda tiende a ir derecha. Lo liviano es otra de sus cualidades más acusadas, pues es extremadamente cómoda para evo-

lucionar la rueda en el aire (trasera y delantera). Esta ligereza también se agradece a la hora de afrontar escalones. Cualidades que nos han permitido bajar escalones, que, con otra bicicleta, sería imposible.

CONCLUSION

Podemos decir, tranquilamente, que es la mejor bicicleta de Trialsin que se ha construido en serie; sencillamente por ser la única. Sin

necesidad de tener que retocarla, se puede aspirar a ganar.

En la actualidad existen en el mercado diversas marcas de ciclos que con pequeñas modificaciones pueden dar un excelente juego. En este sentido, privan los engendros caseros. Por tanto, sería de agradecer que los fabricantes —como hace en este caso Montesa— ofrecieran en sus catálogos, lo antes posible, bicicletas concebidas exclusivamente para la práctica de esta modalidad.



La arquitectura es muy similar al modelo anterior. No obstante, se emplea material de primerísima calidad.

dani

VALENCIA — 96 - 34722-75 — VALENCIA

PIRELLI
BROOKS
ALAN
WEINMANN
NISI
VITUS
S. K. S.

REGINA
C. L. B.
MERCIER
WOLBER
ALPINA RAGGI
OLYMPIA

- IMPORTADORES DE COMPONENTES PARA BICICLETAS DE COMPETICION.
- VENTA A COMERCIOS Y TALLERES.
- PIDA SU TARIFA.

CAMPAGNOLO
VELOX
CHRISTOPHE
ZEUS
GIPIEMMF

3-TTT
MAILLARD
BERG
IDEALE

LERIDA-9 — 96 - 34722-75 — VALENCIA-9



Gracias a su ligereza y las habilidades de nuestro probador -todo hay que decirlo- permite superar con facilidad esta serie de obstáculos.



El desarrollo también cambia. En este caso es mucho más corto.



La distribución del peso es básico para realizar este tipo de evoluciones.



Los frenos son de herradura, construidos en material ligero; concretamente, Olympic.



El manillar, así como los elementos complementarios, han sido estudiados en profundidad, reforzado en los sitios más susceptibles de deformación. En cuanto a las manetas, se emplean las ideales, con tensor.

TREVER



TREVER, S.A.
 Italia, 15-17
MOLLET DEL VALLES
 (Barcelona)
 Telf. 93 - 593 09 47