

# BICI VERDE

**E**L bicitrial o trialsín con sidecar es una especialidad que ha empezado a desarrollarse en la provincia de Madrid. También se han realizado algunos aparatos de este tipo en Cataluña y en otras provincias castellanas, pero es en Madrid en donde se han comenzado a realizar campeonatos de esta especialidad.

Se practica con bicicletas de todo tipo, especialmente con las de trial, y, lógicamente, con un sidecar acoplado. Este puede estar realizado con cualquier material y en principio no tiene forma determinada, ni tampoco medidas máximas ni mínimas, pudiendo estar colocado a cualquier lado de la bicicleta, siendo más corriente que vaya al lado izquierdo.

Esta especialidad es una evolución del sidetrial de motos. Su mayor diferencia es, como la propia palabra sidetrial indica, la ausencia de motor. Las dimensiones y el peso son también, lógicamente, más reducidos.

Aunque parece que el piloto lo hace todo, al llevar los pedales y la dirección, no es así, ya que es el copiloto quien se encarga de repartir el peso entre las tres ruedas, consiguiendo de esta forma mayor agarre, más estabilidad y mejor aprovechamiento de la pedaleada del piloto. También, por el reparto de pesos, el copiloto puede variar la trayectoria del aparato.

La relación plato piñón debe ser muy corta, ya que el piloto ha de mover dos personas y un artilugio de unos 20 kilos.

Al ser el desarrollo muy corto, la rueda trasera tiende a derrapar en una fuerte pedaleada, por lo que conviene desplazarse hacia atrás el centro de gravedad.

El copiloto, para ayudarse en sus movimientos, puede

agarrarse a los tubos del sidecar, a correas o al mismo piloto.

Por supuesto, se recomienda el uso de casco para los dos concursantes, ya que las caídas son siempre aparatosas al quedarse casi siempre el piloto, y a veces el copiloto, enganchado en los tubos del aparato. También conviene cubrir los tubos con protectores para los golpes.

Las zonas suelen tener grandes pendientes y escalones de bajada, llanos con rocas, giros cerrados, muchas laderas para que el copiloto tenga que colgarse hacia ambos lados y alguna subida ligera.

Hay bicicletas con sidecar muy sencillas, sin detalles estéticos ni de acabado, que parecen un «carro de ir a la compra», y hay algunas muy sofisticadas, con carcasa en el sidecar, guardabarros en la rueda lateral, sillín para el copiloto, etc.

Hay sidecares atornillados a la bici y sidecares soldados a la misma.

Los frenos han de ser muy eficaces, ya que tienen que frenar muchos kilos. Los frenos más corrientes son los de pinza, aunque hay bicis con frenos de tambor y alguna con frenos dobles, de tambor y de pinza. A veces la rueda lateral también lleva freno, siendo éste importante para las fuertes bajadas y para cerrados giros hacia el lado donde esté colocado el sidecar. En caso de apuro en una subida, el copiloto puede ayudar al piloto haciendo girar la rueda lateral con las manos o con los pies.

Se están empezando a celebrar los primeros campeonatos de side-bicitrial, con numerosa asistencia de público que acude a ver los inventos que son capaces de realizar algunos jóvenes (y menos jóvenes), cómo se desenvuelven sobre



ellos por encima de las piedras o en los inclinados terraplenes y ver las aparatosas pero a la vez divertidas caídas de los participantes.

El único inconveniente de estos sidetriales es su larga duración, ya que los participantes pueden estar parados sin poner un pie en el suelo.

La bicicleta con sidecar, o el «side» (como popularmente se le conoce) que aparece en las fotografías, es el que manejamos mi hermano y yo. Yo doy pedales y él hace todo lo demás.

Este side va atornillado a la bicicleta, una Rabasa-Derbi, a

la que se ha sustituido el manillar por uno más alto y estrecho, y se le han añadido al chasis unos tubos, por encima de la rueda trasera, para acoplar el side. Este lleva cuatro tornillos que se corresponden con cuatro taladros en la bici. También se le ha acortado el desarrollo hasta conseguir, todavía de forma experimental, tres desarrollos diferentes con la misma longitud de cadena y sin necesidad de tensor, que son:

Plato: 22-20-18.

Piñón: 18-20-22.

El side está realizado a base de tubos redondos de 20 mm. de sección. Se podrá observar

# Side-Bicitrial: Una nueva especialidad



En la foto se puede ver una máquina para la práctica del side-bicitrial. En este caso se trata de una Rabasa-Derbi, con el atalaje atornillado al chasis.

en las fotos la forma de uno de los tubos delanteros que van unidos al chasis; esta forma curvada es para que el pie izquierdo del piloto quepa per-

fectamente al dar pedales. Todas estas formas han de estar estudiadas para conseguir la máxima manejabilidad.

Si alguno de los lectores de



El side separado de la bicicleta. El tubo delantero de sujeción está curvado para que el pie del piloto pueda pasar sin dificultad.

Bici Verde tiene interés en participar en estas pruebas de side-bicitrial, o construir un sidecar para una bici, o información de talsín en general, pue-

de escribirme a MOTO VERDE (Sección Bici Verde).

**Gabriel GOMEZ**

Fotos: José Luis VALDIVIESO