

# BICI VERDE

PRUEBA



## Looping Trial

A pesar de que el centro de gravedad está desplazado hacia adelante, la bici se hace muy manejable, incluso en una rueda.

**E**STA nueva bici de Trial está diseñada y construida por Motocreaciones Pous, la marca creadora de todos los accesorios Ideal.

De entrada se nota que tiene un acabado muy completo, con una estética muy acertada, a lo que contribuye el color blanco del cuadro, color que no es muy corriente en las bicicletas de Trial, en las que predominan el rojo y el amarillo.

### Una bici «infantil»

Esto de llamarla «infantil» no quiere decir que sea sólo para críos, sino que está concebida para ser utilizada por pilotos de Trialsín, que estén incluidos en la categoría

infantil, de trece y catorce años. También puede ser, por supuesto, manejada por pilotos menos jóvenes.

De todas formas, es muy aconsejable para los chavales de esa edad por sus características, que la hacen ser diferente a las demás bicicletas de Trial.

En primer lugar, sabemos que el chasis es un BMX, adaptado para Trialsín, chasis que, por otra parte, tiene forma típicamente crossista.

El plato se encuentra a muy buena altura, pero queda muy separado de la rueda trasera. Esto hace que la mayor parte del peso del corredor se cargue sobre la rueda delantera. Cuesta levantar la bici de delante, aunque esto es bueno para los que empiezan, porque los brazos tienen que estar constantemente haciendo mucha fuerza y así se fortalecen. Pero te

acostumbas en seguida a realizar ese esfuerzo continuo.

El manillar tiene las formas propias de un manillar de Trial y es alto a la vez. La postura, relativamente incómoda, que se nota al principio, se debe a que las puntas del manillar están algo hacia abajo. Al mismo tiempo, la horquilla no tiene mucho ángulo de lanzamiento, cosa en principio extraña, pero que, tras sortear un puñado de piedras, no resulta tan raro.

Bajo el plato está el cubreplatos, que es una chapa fina de hierro soldada al chasis. Atornillado a ésta hay un plástico irrompible que hace la función de patín. El plato, de esta manera, no recibe los impactos. Además, el tubo principal del cuadro se dobla bajo la caja del pedalier, subiendo hasta el sillín; es una forma de proteger aún más el conjunto de la tracción. Esta se

transmite a la rueda trasera por medio de la cadena, que pasa por un plato de 24 dientes y un piñón de 20, desarrollo idóneo para Trialsín. El eje de las bielas es el clásico de cuñas.

Los pedales son metálicos y de pinchos, los mejores que hay actualmente para hacer Bicitrial, y están pintados de negro, cosa que los hace más atractivos. Un detalle que se agradece mucho es que los dos neumáticos sean de Trial, en tamaño 2 X 16.

Las manetas y los puños son cómodos, y los frenos son los conocidos y eficaces Olympic Balón.

### Detalles de acabado

Como ya he afirmado al principio, esta bici tiene un buen acabado. A simple vista podemos obser-

var el efectivo tensor de cadena, de tipo rodillo, que no sobresale excesivamente y que está cercano al piñón.

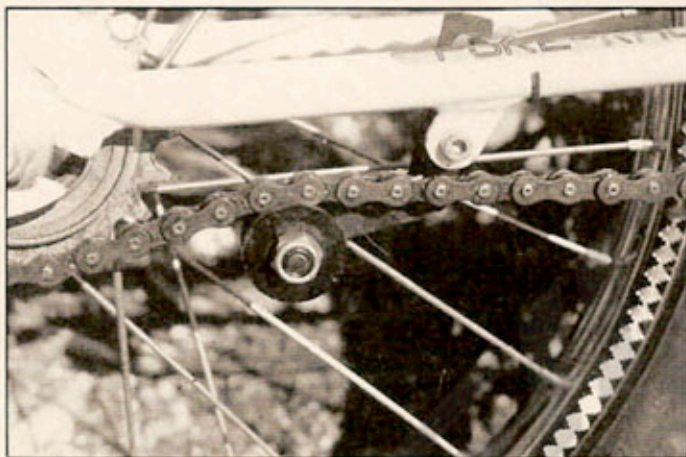
Otros agradables detalles se refieren a los ya comentados pedales y las cubiertas de tipo Trial.

La horquilla está realizada en tubo de sección oval y las tijas tienen una forma especial que las hace más resistentes.

El sillín, a pesar de ser ancho por detrás, no molesta al piloto, resultando muy cómodo y ligero. La barra del sillín es larga y está señalada con un tope de máximo. Donde esta barra se mete en el chasis hay un plástico que la rodea para evitar que la barra se raye y conseguir que suba y baje perfectamente.

La pata de cabra, que en un principio puede constituir una ventaja, acaba siendo un inconveniente porque sobresale demasiado de la parte trasera del cuadro, golpeando fácilmente con las piedras en pasos estrechos y giros apurados hacia la izquierda. La pata de la «bici» ensayada se dobló hacia dentro, de forma que quedó sin tocar los radios de la rueda y sin estorbar tanto como al principio.

Lo que sí estorba mucho es el sistema que une la pata al chasis. Sobresale por detrás del pedal y el pie se queda a veces enganchado, impidiendo dar pedales o imposibilitando el echarlo a tierra en una situación de apuro. Como resultado de esto, sufrimos una caída, afortunadamente sin consecuen-



El tensor de cadena es muy efectivo.



La pata de cabra sobresale en exceso de la parte trasera del cuadro, rozando a veces con las piedras.

cias para el piloto ni para la bici. Por suerte, en la fábrica de Martorellas ya se está modificando este sistema para que no estorbe.

Delante del manillar está la placa de número, que va sujeta sin tornillos. En la parte posterior de la placa hay una especie de carril para meter la tarjeta de puntuación del Trial. Sólo caben tarjetas muy estrechas, pero la idea es buena.

En la barra del manillar y en la de arriba del chasis hay protectores de goma-espuma, que cumplen bien con su cometido. El de la barra superior es herencia de los protectores de las BMX.

Otro detalle que se agradece a la hora de tensar los frenos es que, aparte de que las manetas llevan tensor, las fundas de los cables tienen topes metálicos que evitan el engancharse en las manetas y los frenos.

En resumen, esta «bici» de Trial, aunque puede ser utilizada por todos los públicos, está indicada especialmente para los chavales que empiezan, para que así desarrollen su fuerza y adquieran movilidad de cara a un potencial salto a otra bicicleta con menor peso sobre la rueda delantera.

Tenemos noticias de que Moto-creaciones Pous está fabricando una nueva bicicleta de Trial para categorías superiores. En cuanto podamos probarla os la mostraremos.

**Gabriel GOMEZ**

Fotos: Carlos III



Esta bicicleta equipa los eficaces frenos Olímpic Balón, frenos que por su calidad y ligereza vienen siendo utilizados por casi todas las fábricas.



El manillar es de tipo Trial, con refuerzo central y protector de goma espuma.

El cubreplatos cumple bien con su función, aunque resulta demasiado débil. El patín es de plástico irrompible.