



**L**a Réplica, de color azul Rubies, es alargada y baja, y tiene detalles que la diferencian de las demás trialeras, como el basculante realizado en chapa, con forma especial para que las bielas pasen perfectamente. Dado que dicho basculante es muy resistente, se aprovecha la parte trasera para poder meter el eje de la rueda sin necesidad de soldar una chapita al final de aquel. Ello permite, además, que la bici sea estrecha por detrás.

La barra superior del cuadro está muy inclinada, por lo que la Alex Réplica presenta cierto hundimiento en su parte central. El sillín resulta cómodo para ir sentado y es mullido, como el que utilizan todas las bicis de trial actualmente.

El manillar es cromado y con forma de trial, aunque las puntas quedan algo cerradas. Al desplazarlo hacia delante para ir más cómodo, las pun-

tas señalan un poco hacia arriba, y esto produce una sensación un tanto molesta si no se está acostumbrado.

Las manetas y los puños son de la marca ideal. Las primeras resultan cómodas hasta que la palanca coge juego, mientras que los puños vienen en color azul, a juego con el cuadro.

El manillar se sujeta a la tija superior de la horquilla por el mismo sistema que utilizan las motos, para evitar que la rueda se tuerza con respecto a dicho elemento.

La horquilla va unida a la pipa de dirección mediante rodamientos y no por medio de bolas, como en la mayoría de las bicis. Un largo tornillo pasa por dentro de la pipa, desde la tija de arriba hasta la de abajo. Al sacar el tornillo, la horquilla y el manillar se desmontan, quedando las dos partes de la bici unidas sólo por el cable del freno trasero.

De esta forma se consigue un desmontaje muy sencillo, con la ventaja de que la dirección nunca tendrá holgura.

Por el contrario, las bielas si pueden presentar ese problema, ya que llevan el clásico sistema de cuñas, a las que hay que dar martillazos periódicamente si queremos que todo funcione bien. En la unidad probada los pedales eran metálicos y de pinchos, que sujetan el pie mucho mejor que los de goma, pero que tienen el inconveniente de ser menos resistentes.

La cadena es de ciclomotor, más ancha y, por tanto, más resistente que la de bicicleta, aunque también pesa más que ésta. La cadena de bici tiende a estirarse con facilidad, mientras que la de ciclomotor mantienen bien la tracción, que en este caso se asegura mediante un plato de 24 dientes, un

piñón de 20 y un neumático trasero de trial, Pirelli 2 por 16.

Así como la rueda trasera agarra perfectamente, la delantera falla en algunas ocasiones. La Réplica calza delante una cubierta Firestone Sprint-Cross Dirección, de taco en forma de rombo, y la explicación que se nos dio sobre tal particular, aparte de las meras razones económicas, fue que una rueda delantera de trial, si agarra en exceso, puede llegar a frenar, lo cual no es bueno.

Y hablando de frenos, diremos que la Réplica equipa los Olympic Balón, a los que las manetas restan efectividad.

Bajo el plato encontramos el cubreplatos, que dispone de un protector realizado en plástico, consistente en una chapa del mismo grosor que el basculante, cuya forma resulta idónea para resbalar sobre las piedras

# BICI VERDE

## M. G. Trial Alex Réplica



Las puntas del manillar quedan demasiado altas, produciendo una sensación a la que hay que acostumbrarse.

Hace algunos meses los Rubies, cuyo cabeza de familia fabricaba bicicletas a mano desde hacía varios años, decidieron unirse con una sociedad anónima para fundar lo que ahora es Bicicletas M.G., S. A. Además de la Alex Réplica, comercializan otra versión de trial de tamaño convencional, una «benjamina» igualmente de trial, una de BMX (Bicienduro se llama) y otras en plan cross (normal y plegable) menos especializadas.



El acertado sistema de dirección hace que ésta no pueda coger holgura.

La Réplica es alta y ancha delante, y baja y estrecha atrás.

Las tuercas de las ruedas carecen de estriado, y resulta complicado apretarlas.

### Buena construcción de chasis

Los pesos están bien repartidos en esta «bici», y la barra superior del cuadro, a pesar de no ser estrecha, no estorba al piloto en sus movimientos, por estar colocada muy baja, dando esa sensación de hundimiento central antes comentada.

Por otro lado, el sillín queda lejos del manillar, con lo que tampoco molesta en las piernas.

La horquilla tiene un acertado ángulo de lanzamiento, disponiendo ade-

más de eje avanzado. Está realizada en base a un fino tubo rectangular, aunque esto no hace que la «bici» sea estrecha por delante, sino todo lo contrario pues la horquilla es bastante ancha, mientras que la parte trasera, realizada con chapa gruesa, resulta estrecha.

El manillar carece de refuerzo, que, según nos indicaron, no es necesario, ya que la pared del tubo es gruesa y no se dobla con facilidad.

La Alex Réplica es muy manejable y se hace equilibrio sobre ella fácilmente. Lo que ya parece más complicado para pilotos altos es mantenerse parado con la rueda delantera apoyada a unos 70-80 cm. del suelo, pues las piernas no caben bien bajo el manillar y hay que echar el peso muy hacia delante.

Se pueden bajar grandes escalones sin peligro de volcar y también se superan considerables alturas si se actúa con rapidez. El manillar gira bastante, no llegando a hacer tope en ningún momento. Cargando el peso sobre la parte anterior de la «bici», la rueda motriz se maneja con facilidad y, si no se levanta demasiado, la rueda delantera también se controla sin problema. Quizá el principal defecto sea la forma del manillar, cuyas puntas quedan muy hacia arriba, forzando un poco la postura de conducción. Por lo demás, la MG es una «bici» muy completa, que, aun habiendo sido diseñada por Rubies hace ya algún tiempo, sigue todavía en cabeza en el grupo de las trialeras más punteras.



La cadena es de ciclomotor, lo cual evita el estiramiento que se produce en las de bicicleta. Los pedales, metálicos y de pinchos.

Gabriel GOMEZ

Fotos: José Luis VALDIVIESO