

BICI HOBBY
VERDE

Hazte una bici de trialsín

En estas páginas os voy a contar cómo se fue forjando en mi mente la idea de crear mi «bici perfecta» para la práctica del trialsín. Tenía que ser una bici ligera, a la vez que resistente, estable, al mismo tiempo que manejable, y con una geometría de chasis acorde con las tendencias actuales de las zonas «non-stop» de las carreras.

MIS comienzos en el mundo del trialsín (por aquel entonces lo llamábamos bicitrial) tuvieron lugar sobre una BH de paseo, con ruedas finas y desarrollo acortado respecto al de serie. Y ya por aquellas fechas comencé a pensar en una bici creada por mí, aunque todavía con ruedas estrechas.

Llegó mi época de Derbi, que duró aproximadamente un año, y aquello apartó temporalmente de mi cabeza la idea de hacer algo nuevo, pero poco después ya alargué exageradamente la horquilla; luego alargué el cuadro por delante, y en otra bici posterior, además de realizar esta operación, acorté el basculante, de tal manera que el pedalier casi rozaba con la rueda trasera.

Tras esta modificación construí ya mi primera bici completa a base de tubo rectangular. Tengo que reconocer que me salió bastante mal.

Tras el fracaso de mi primera creación volví a mi Rabasa modificada, pero pronto fabriqué algo nuevo y revolucionario: un chasis especial, en el



Aquí tenéis al «culpable» de esta idea, Gabriel Gómez, trabajando meticulosamente con la soldadura.

Este es el chasis definitivo, con la horquilla y las ruedas incorporadas, pero a falta de otros detalles.





En esta réplica de Un tubo, el chasis baja desde la pipa de dirección, desdoblándose al llegar a la rueda trasera, para acabar en el eje de ésta (réplica de la especial UNTUBO —ése era su nombre— es el chasis que véis en la foto).

Aquella bici se retorció con facilidad y, antes de arreglarla, llegó la Rubies (MG) y me olvidé de la pobre UNTUBO. Tenía la Rubies un buen chasis, pero le faltaban unos buenos frenos y pedalier, y le sobraban manillar y peso. Fue entonces cuando decidí hacer una bici realmente buena, que no tuviera problemas de ningún tipo.

De todo un poco

Gracias a mi colaboración en MOTO VERDE, que se inició en julio del 81, he tenido ocasión de probar a fondo gran número de bicicletas, tanto de trial como de cross, por lo que conozco los defectos y virtudes de cada una de ellas. Así que decidí que mi nueva bici no debería ser una evolución de mi anterior creación, sino un ejemplar que juntara los aciertos de las bicicletas de trial que he podido probar.

El chasis, lo más importante, es un híbrido entre el de la Montesita T-15 y el de la Rubies, aunque guarda más parecido físico con este último. El sistema de la horquilla ha sido heredado de la T-15 (el eje de la horquilla sale hacia abajo, y ésta, hacia delante), y el manillar, en un principio, era copia del antiguo de la T-15, en tres piezas, pero algo más bajo y estrecho, aunque luego lo sustituí por uno de aluminio, doblado a mi gusto.

Para el sistema del pedalier recurrí a la solución de BH, con su eje cuadrado, que evita hol-

guras. El sistema de cuñas ya lo conocemos todos, y el de una pieza de Montesa resulta caro y no permite el uso de una caja de pedalier normal.

Algo esencial en una bici de trial son los frenos. Los Olympic son buenos, si se le cambian las zapatas, y unas de las mejores llantas para frenar son, sin duda, las de plástico, en las que se queda pegada la goma y que, además, son efectivas en agua. Las que comercializa Derbi, con radios de plástico, flexas, así que la solución es comprarse unas llantas Zimarrón (poco rígidas y con un diámetro superior a lo habitual) o quitarle a las de Derbi los radios y taladrar el aro para introducir las cabecillas (trabajo bastante pesado, si se quiere hacer bien).

Si lo que buscáis es el máximo agarre, las cubiertas a utilizar son las Pirelli 2 x 16 de trial. Otros detalles, como puños, manetas, tensor de cadena, la cadena misma, desarrollo, sillín, etc., ya son cosas que cada cual pone a su gusto.

La bici de la que os estoy hablando es la que yo utilizo habitualmente para correr. La construí partiendo de una bicicleta de BMX, y fui alargando y acortando tubos hasta llegar a su configuración actual. Esta unidad la fabriqué hace ya bastante y, al no tener con ella ninguna pega, no he intentado, en mucho tiempo, hacer otra bici.

Ahora, tras haber participado en el Campeonato de Europa de Trialsin y ver la ligereza de las Montesas oficiales, he querido hacer un nuevo chasis con idénticas medidas que el mío actual, pero mucho más ligero. El cuadro oficial de Montesa está realizado en acero al cromo-molibdeno, mientras



Al soldar el tubo superior conviene actuar con sumo cuidado si queremos obtener un chasis recto.



La horquilla, realizada en tubo rectangular, lleva la tija inferior en forma de teja.

que el que yo estoy construyendo es de tubo de acero, de bicicleta de carreras, de pared muy fina (0.8 mm.). Se trata de un tubo muy resistente, pero hay que tener mucho cuidado con las soldaduras.

Las fotos que ilustran el presente reportaje corresponden a esta nueva bici, que está en período de construcción.

Lo primero que hay que hacer es tener, desde un principio, una idea fija de lo que se quiere, y plasmarla en papel, en un plano, lo mejor que sepamos, anotando cuidadosamente las longitudes de cada tubo y los ángulos de inclinación de los mismos. Una vez realizada esta operación, hay que pasar a la acción: cortar cada tubo a su medida y, para que las soldaduras no nos den complicaciones, limar los bordes de forma que las uniones casen perfectamente.

Si previamente nos hemos montado una base que nos sujete el cuadro, las operaciones de confrontado y soldado de los tubos se nos harán mucho más sencillas. Además, así será mucho más difícil que la bici nos salga torcida (algo fre-

cuente en los primeros intentos).

Ahora sólo queda ir soldando tubo con tubo, con mucho cuidado, y poco a poco la bici va tomando forma. Si el ángulo que forman dos barras no es el deseado, habrá que separarlas y limar los restos de soldadura para proceder de nuevo al soldado, ya con el ángulo corregido.

Además de las ya escogidas ventajas de cada bici, para esta nueva versión añado algún detalle más: la dirección, como en la Rubies, va por rodamientos cerrados y no por bolas, con lo que se evitan molestas holguras; la horquilla lleva más lanzamiento que la pipa, para ganar peso en la tija superior, ahora más pequeña, y en la parte inferior de los tubos, ya que no hace falta la chapa del eje avanzado. Este detalle, no lo oculto, es una copia de las Montesitas de cromo, y lo adopto porque me parece una buena solución (también lo utiliza Cobas en su moto de trial). Las bielas serán de aluminio y el sillín va fijo, también para ahorrar peso, puesto que se utiliza un tubo en lugar de dos (idea copiada de Carlos Sarmentero).

Distintos pilotos, distintos estilos

Todo esto que os he contado de construir una bicicleta es algo muy personal, de tal manera que la bici que a uno le parece la ideal, a otro no le parece nada buena. Lo normal es que la misma bici guste a pilotos de parecidas dimensiones, aunque puede ocurrir que la máquina de un corredor alto guste también al bajo, mientras que lo contrario no es muy frecuente.

Y lo mismo sucede cuando dos pilotos de similares dimensiones tienen estilos contrapuestos. El chasis de una bici es tan importante que incluso el cambio de montura puede conducir a un cambio radical de estilo.

Por eso creo que lo más conveniente es pensar la «bici perfecta» de acuerdo con las virtudes de cada bicicleta, el tipo de zonas de las carreras, y las dimensiones del cuerpo y extremidades del piloto, así como su estilo personal. □

Texto y fotos: Gabriel GOMEZ