

BICI VERDE

EL trialsín, llamado también ciclotrial o bicitrial, es una especialidad que se está extendiendo con rapidez por todo el territorio nacional. Su planteamiento básico es muy similar al del trial clásico, obligando a los participantes a superar unas zonas de gran dificultad en las que los errores de los pilotos son penalizados con un sistema de puntuación también muy parecido al que se emplea en los triales con moto. La diferencia entre el trial clásico y el trialsín, aparte lógicamente de las máquinas utilizadas, se encuentra principalmente en el trazado de las zonas (adaptadas al medio mecánico empleado) y al recorrido general, mucho más corto en el caso de las bicis.

El rápido desarrollo del trialsín puede atribuirse, entre otras razones, a que en sus pruebas puede participar cualquier piloto, sin limitación de edad, por lo que esta especialidad puede considerarse también como un buen medio de iniciación al trial en moto para los que todavía no han cumplido los años necesarios para conseguir la licencia. Otra razón importante para su difusión es la económica, ya que el elemento principal (la bicicleta) está al alcance de todas las economías, es fácilmente transportable en cualquier tipo de automóvil (sin necesidad de remolque) y tiene un mantenimiento sencillo y barato.

Pero, a pesar de todo lo dicho anteriormente, no conviene considerar al trialsín como una versión pobre o infantil del trial clásico; el trialsín es una especialidad que exige una gran habilidad por parte del piloto e incluso una técnica propia, diferente a la que se utiliza en el trial «con motor», pues se han de aprovechar al máximo las ventajas que ofrecen los peraltes, pendientes e inercias, y muchas veces la zona empieza incluso antes de entrar en ella, pues la velocidad inicial puede

ser decisiva para superar las dificultades de la zona. De cualquier forma, como ocurre en el trial clásico, la base fundamental es el sentido del equilibrio y la precisión de pilotaje, por lo que algunos pilotos de moto

han incluido la práctica de esta especialidad en su programa de entrenamiento.

LA BICICLETA «CLASICA»

Algunas fábricas han visto buenas posibilidades en este nuevo deporte y, consecuentemente,

han lanzado modelos especiales para su práctica. Pero la existencia de estos modelos especializados no quiere decir que el trialsín resuelve imposible sobre bicicletas convencionales, aunque, ciertamente, éstas tienen defectos y limitaciones en este uso.

Una de las principales des-

Sin edad, barato y divertido

El trialsín

A la izquierda de la foto, una bicicleta convencional con pequeñas modificaciones que la hacen apta para practicar trialsín. Las otras dos son máquinas realizadas para esta especialidad: la Derbi y la Montesa.



TRIALSIN MADRID-CATALUÑA

En unos terrenos junto al edificio Isern de Mollet, Barcelona, se celebró la primera prueba entre una selección de pilotos catalanes y otra de especialistas de Madrid. A estos dos grupos se sumó otro llegado desde Aragón, cubriendo una inscripción de casi cien pilotos.

En la prueba se proclamó vencedor el ya popular Andreu Codina, acabando el primer madrileño, Antonio Villanueva, clasificado en decimotercera posición. La superioridad se justifica por la mayor experiencia de los pilotos catalanes, ya que en esta región se practica trialsín desde hace

más de un año, mientras que en Madrid esta especialidad puede considerarse totalmente nueva.

En cualquier caso, esta confrontación entre pilotos de diferentes regiones, que se repetirá el día 1 de febrero en El Escorial, Madrid, servirá para unificar crite-

ventajas de una bicicleta de paseo, e incluso de la mayoría de las llamadas de «cross» o «todo terreno», es que el plato central toca con demasiada facilidad en el suelo, con el consiguiente riesgo de romperse o dejar al piloto «clavado» en plena zona. Otra desventaja es que, en general, o son muy frá-

giles o, en el caso contrario, resultan demasiado pesadas. También suelen tener un desarrollo de transmisión excesivamente largo para la práctica del trialsín.

Todos estos inconvenientes se pueden suavizar reforzando el chasis en los puntos clave y utilizando un plato de menor

diámetro, con lo que se acorta el desarrollo y, a la vez, se soluciona en parte el problema de la distancia al suelo.

Como particularidad negativa, más que como defecto propiamente dicho, y en este caso difícil de solucionar, la bicicleta clásica ofrece, por la distribución de sus distintos elementos, un centro de gravedad desplazado hacia el eje trasero, lo que hace muy fácil levantar la rueda delantera pero convierte en más pesada la trasera, dificultando de esta forma la subida de escalones.

El problema de las ruedas, que son más frágiles, con neumáticos de menor sección y con dibujo para asfalto, puede solucionarse montando ruedas completas de algún modelo especializado (que se encuentran fácilmente en los comercios especializados), aunque, generalmente, para esta adaptación será necesario abrir las horquillas con el fin de dejar espacio a sus ejes de mayor anchura.

LAS BICICLETAS TRIALERAS

Las fábricas que han decidido aprovechar el interés de este nuevo deporte y, a la vez, participar en su promoción, han lanzado al mercado modelos especializados muy interesantes, pero, como hemos apuntado, sus cualidades no han sido suficientes para dejar totalmente «fuera de combate» a las bicicletas clásicas bien preparadas, al menos mientras se participa con un afán exclusivo de diversión.

De momento, son tres las marcas que cuentan en sus ca-

tálogos con modelos que pueden considerarse verdaderamente «trialeros». Montesa, con su Montesita T-10, presenta una máquina muy bien terminada y con algunas soluciones «de moto», herencia lógica de la dedicación principal de esta fábrica. También de esta marca es el modelo T-5, el cual, por su tamaño, queda casi limitado a niños de corta edad. A un precio más ajustado, aunque utilizando más piezas standard de la producción ciclista, se encuentra la Derbi Rabasa, que en general basa su diseño en unos principios similares a lo de las Montesita. BH, el fabricante nacional de bicicletas con más volumen de producción, ofrece su modelo Meteor, que también puede considerarse adecuado para la práctica de trialsín. Torrot dispone de algún modelo utilizable en esta especialidad, aunque ya dentro de un enfoque menos especializado. Pero sobre estos modelos hablaremos más ampliamente en próximos artículos.

LO IMPORTANTE ES PARTICIPAR...

Si alguna vez has envidiado a Gorgot, Soler, Subirá, etc. pero no has contado con la edad necesaria o con los medios económico para participar en trials, ámate: el trialsín ofrece emociones similares a las que encontrarías en los trials con moto, y es una escuela inmejorable para dar el paso posterior. Seguramente en el desván de tu casa tienes una máquina que puede servirte, con ligeras modificaciones, para participar en tus primeras carreras. Si no es así, busca un amigo que te la deje o haz el sacrificio (no demasiado grande) de comprarte una. Ya sabes: lo importante es participar. Pero si el trialsín te parece un deporte poco serio, algo «para niños», ve como espectador a una prueba en cuanto te sea posible. Te convencerá.

Manuel y Luis Bollain
MOTO VERDE 37



• Andreu Codina, vencedor en la primera prueba

rios y para conseguir un desarrollo coherente de este deporte, hasta llegar, con el tiempo, a la creación de unos campeonatos nacionales.

CLASIFICACION PRIMERA PRUEBA MADRID-CATALUÑA DE TRIALSIN

1.º, A. Codina, 23 puntos; 2.º, C. Montané, 30; 3.º, J. Corominas, 31; 4.º, F. Guerrero, 34; 5.º, J. Solé, 35; 6.º, F. Díaz, 39; 7.º, A. Rubiés, 40; 8.º, A. Salvador, 41;

9.º, L. Capmajor, 42; 10, J. Pubill, 43; 11, Juan Rubil, 43; 12, Jorge Rubiés, 43; 13, Antonio Villanueva, 43; 14, Juan M.º Amorós, 44; 15, Javier Villanueva, 44; 16, Juan F. Galindo, 47; 17, Luis Ballin, 48; 18, Juan Solé, 50; 19, Javier Vallcorva, 50, y 20, Luis Martín, 51 puntos.