

Levi's

REVISTA
DE LA BICICLETA
Y EL CICLOMOTOR
AÑO II
NUM. 5
525 PTAS.



ENSAYO

rabasa MX-II

PRUEBA
CICLOMOTOR

mobylette university

Ruperez:
DE
SOLDADOR
A FIGURA

BRICOLAGE:
LOS NEUMATICOS

ENSAYO

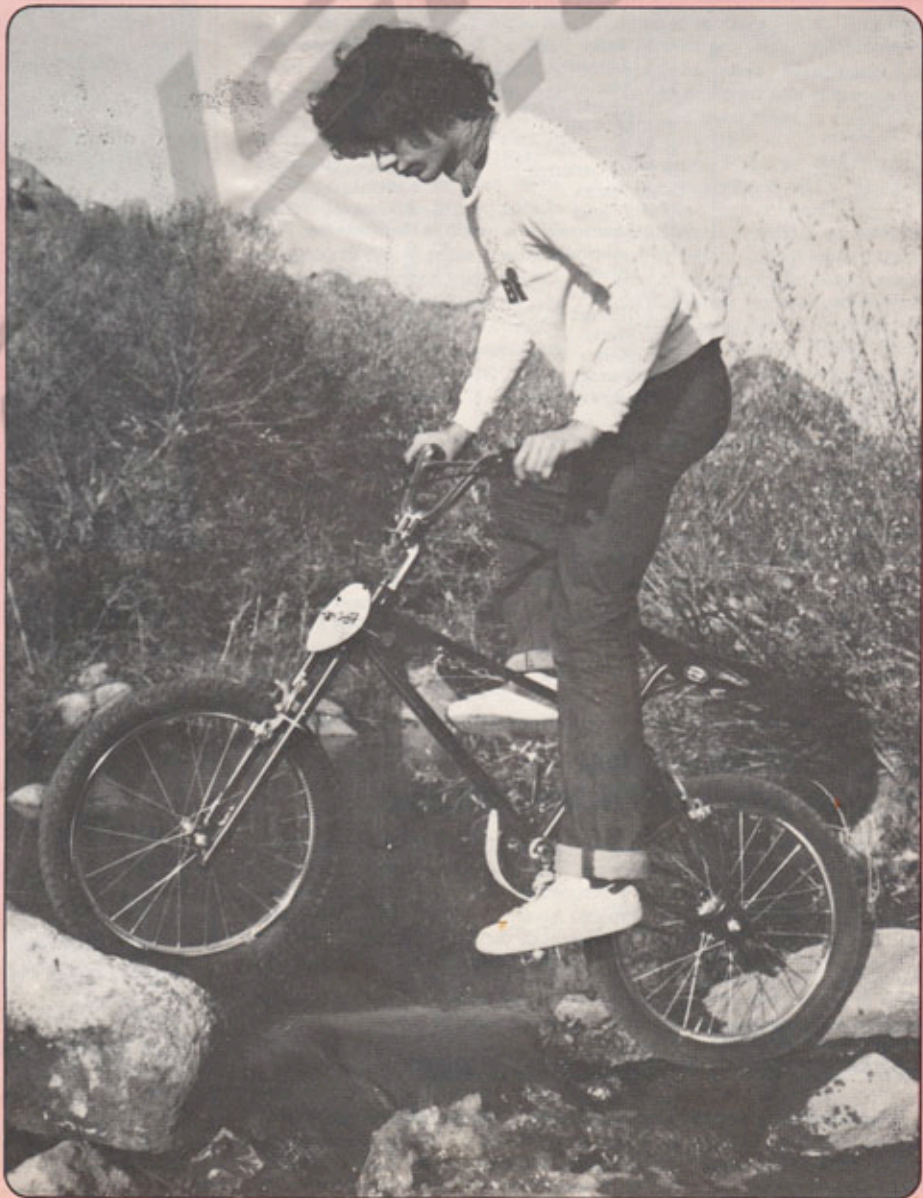
Rabasa-Derbi MX2 trial

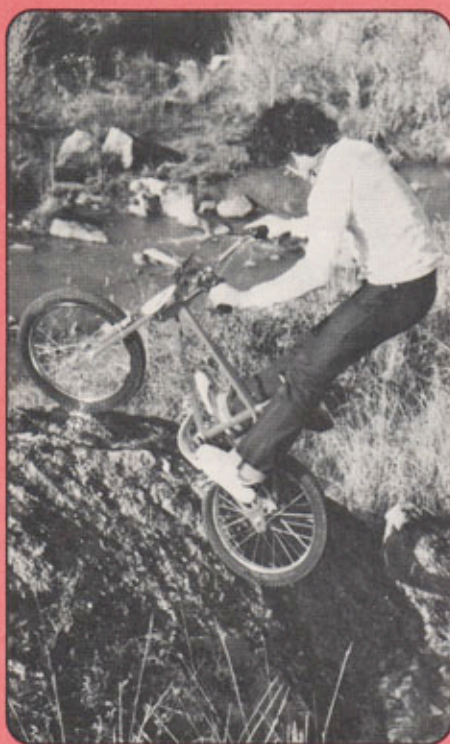
Rabasa-Derbi, una de las marcas que con más fuerza está promocionando el deporte del bici-trial, ha lanzado al mercado una tria-lera pura: "MX2". Un modelo que viene a sustituir al anterior, algo desfasado ante la evolución constante en esta nueva especialidad de ciclismo deportivo. Las mejoras más sobresalientes introducidas en la actualidad son muchas y variadas, se centran en los desarrollos neumáticos específicos para trial, horquilla más larga y con eje avanzado, protector de plato, sistema pedalier reforzado, etcétera.

Comparándola con el modelo anterior, el bastidor o chasis permanece intacto, dada que su estructura es actual e idónea. Igualmente el sillín, el manillar y frenos, que precisamente son los más generalizados para las bicicletas de este tipo como los Olympic Balon. El resto de los componentes, como decimos anteriormente, han variado. Los puños, manetas y protectores han sido sustituidos por otros de mejor calidad; es decir, todos los componentes que eran muy funcionales se han mejorado dándole un carácter más profesional. Con los puños ha ocurrido un tanto de lo mismo ya que ahora son de tipo moto, aunque la goma todavía resulta demasiado dura, sobre todo después de llevar un buen rato practicando. Los protectores tienen mayor poder de absorción. La pieza que sujeta el manillar también se ha reforzado.

En lo que respecta al eje pedalier, que es una pieza clave en este tipo de bicicleta dado los esfuerzos que debe soportar, y que es una de las averías más frecuentes, como es la rotura de bielas, pedalier, se ha reforzado convenientemente. Otro de los puntos que merece especial atención es la horquilla delantera que se ha alargado unos ocho centímetros con respecto al modelo anterior. Ello repercute más bien a la hora de bajar escalones o pasar piedras; es decir, superar obstáculos ya que aumenta la distancia con respecto al suelo, evitando que la bicicleta se clave. La posición del eje, seguimos hablando de la horquilla, es avanzada. Esto, lógicamente, es una ventaja ya que en el momento de clavar la rueda delantera se tiene más brazo de palanca y se evita que el piloto o conductor salga por delante del manillar. El desarrollo también se ha acortado considerablemente, pasando de un plato de 46 a uno mucho más trialero de 48 dientes. En cuanto al piñón o rueda libre es el mismo que ya conocemos de

20 dientes. Con respecto al chasis, también debemos destacar el protector o patin metálico del plato en evitación de posibles golpes, ya recubierto de una plancha de plástico que facilita el deslizamiento por las rocas. Los pedales son metálicos estriados, sujetan bastante bien, lo que corresponde a un mayor agarre del calzado.





sería más conveniente —y éste es a nuestro juicio el defecto— que fuera equipada con neumáticos auténticamente de trial. Siguiendo con el tema de las ruedas, los radios de la llanta son más sensibles y más gruesos para evitar deformaciones y roturas. Las cámaras tienen mayor diámetro. La bicicleta incorpora un soporte con bomba, instrumento muy útil en determinados momentos.

En resumen, la aparición de este modelo ofrece una nueva posibilidad de elección

para todos los aficionados. El interés que demuestran las distintas marcas españolas por fabricar modelos específicos de bici-trial es buena prueba del auge que está tomando esta modalidad, a pesar de algunos detractores que no ven, o no quieren ver, el poder de convocatoria de estas pequeñas máquinas, sobre todo en los más jóvenes.

Luis BOLLAIN
y "Pipo" LOPEZ



El desarrollo se ha reducido considerablemente con respecto al modelo anterior. El plato es de 48 dientes. El piñón, de 20. Los pedales son metálicos y estriados. Las bielas van fijadas al eje por cuñas.

En cuanto a defectos, porque no todo va a ser excelencias, en esta bicicleta destacaremos el sistema de pedalier, que aunque se ha reforzado, las bielas siguen fijándose al eje con cuña, lo que provoca un continuo mantenimiento debiendo ser sustituidas después de participar en una carrera. La calidad del eje y bielas están fuera de dudas; sin embargo, las cuñas están fabricadas con material blando que se desgastan en cuanto forzamos más de la cuenta el sistema. Para solución sería encontrar unas cuñas de material adecuado. El segundo defecto radica en las cubiertas. En el anterior modelo la rueda delantera calzaba una Michelin "tipo trial", de tacos alargados y muy unidos. La trasera llevaba un neumático de cross poco efectivo. Para subsanar este fallo se ha recurrido a colocar en este nuevo modelo el mismo neumático Michelin en ambas ruedas. No obstante,



El sillín es de la marca Arius, modelo profesional. Cumple su cometido, que no es demasiado determinante en bici-trial, pues el piloto va continuamente de pie.



Los frenos, Olímpic Balon, realizan perfectamente su misión. Las ruedas son clásicas, aunque los radios han sido reforzados para evitar deformaciones. Los neumáticos, en ambas, Michelin, "tipo trial".



El patín metálico, recubierto por plástico, evita que los numerosos impactos dañen directamente el plato y la cadena. Y sirve como deslizador en las zonas donde exista el peligro de "encallar".



La horquilla se ha alargado en ocho centímetros, lo que supone una excelente mejora. La posición del eje es avanzada, y evita el peligro de ser expulsado por encima del manillar.