

3

bricolage de
LAMMTO



Ediciones UVE

Avenida de Alfonso XIII, 118.
Madrid-16

"Gabi-mini" 50c.c. imaginación y maña

DURANTE casi mil páginas les hemos presentado un compendio de lo que pudiéramos llamar los conocimientos básicos del bricolage de la moto. Sucesivamente hemos evocado los conceptos de las máquinas, estudiado cada uno de sus órga-

nos, las sutilezas de un funcionamiento óptimo, los criterios del correcto mantenimiento y los distintos aspectos de la potenciación a menudo necesaria para los vehículos-base. Teórica y prácticamente, tanto gracias a los textos como a la calidad

y nitidez de las fotos, hemos intentado ofrecerles una documentación útil, precisa, eficaz y lo menos aburrida posible.

Por eso, precisamente, pensamos que tienen, hoy en día, capacidad para no cometer errores graves en cualquier plano de la utili-



1. La presentación estática de la minimoto realizada por nuestro asesor mecánico Gabriel Robledo, "Gabi" para los amigos, no puede ser más atractiva y, además, nos permite tener idea aproximada del tamaño real.

zación de la moto. Sin embargo, faltaba una nota de creatividad, o sea, la materialización de sus posibilidades frente al eventual deseo de fabricar su modelo "especial", cualesquiera que sean las motivaciones o imperativos que pudiesen albergar en su

mente para tal género de actuación personal.

Pues en el reportaje que viene a continuación les presentamos la manifestación concreta de la Gabi-Mini, una pequeña moto ideada y realizada por nuestro asesor

mecánico, Gabriel Robledo, utilizando materiales diversos que cada uno puede procurarse de segunda mano, por poco que tenga la tentación de seguir los pasos del amigo Gabi. Las ruedas, por ejemplo, son la del Mini-Ducati II, pero es obvio que esta elec-



2. Este primer plano de la Gabi-Mini nos enseña con qué maña y lujo se ha realizado el ingenio, partiendo de un grupo propulsor de Vespino con variador continuo de velocidad y los órganos esenciales de la Mini-Ducati.



3. Esta presentación dinámica no podía faltar para demostrar la facilidad de "pilotaje" en manos poco expertas. El consumo de tal ingenio rebasa difícilmente 1,5/100 km. en llanuras, y la velocidad de 35-40 km/h.



4. Aquí puede apreciarse el grupo propulsor del Vespino, base de la creación, acoplado ya con la rueda trasera del Mini-Ducati. Es obvio que ambas marcas pueden proporcionar los elementos de mayor interés para semejante máquina.



5. En esta foto pueden reconocer al autor del ingenio y, también, ver con precisión el tubo de gran diámetro que sirvió para materializar el cuadro-bastidor único. Sólo por precaución elemental se ha soldado un refuerzo cimbrado.

"Gabi-mini" 50c.c. imaginación y maña

ción no tiene nada de imperativo. Se han escogido porque se trataba de una creación destinada a un joven de once años de edad.

El grupo propulsor, como todos lo habrán reconocido, es el de un Vespino, homenaje a la fiabilidad del producto. El ma-

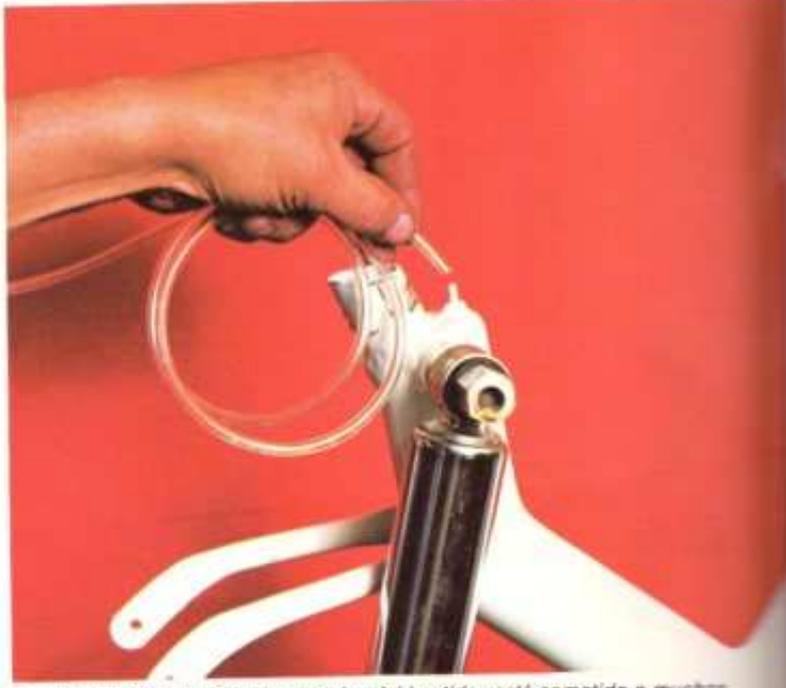
nillar procede también del Mini Ducati. Los demás accesorios tienen orígenes diversos y, naturalmente, no se proponen como insustituibles. La pieza principal, o sea, el bastidor, es creación y realización exclusiva de Gabi. La originalidad consiste en un tu-

bo de gran diámetro plegado en caliente y cuya curvatura depende del tamaño, peso o altura del piloto. La longitud de dicho tubo se calcula igualmente con arreglo a las características del motociclista.

Pueden pensar, a primera vista, que la



6. Aquí pueden ver el amortiguador sujeto por un eje que se coloca en la parte alta del bastidor. No cabe duda de que su dimensión y resistencia a la compresión debe armonizarse con el peso medio de los conductores.



7. Huelga decir que el eje superior del bastidor está sometido a muchos esfuerzos y que su posición oblicua provoca mayor desgaste. Pues se impone prever un sistema de engrase para el cojinete.



9. La corona de tubo recibirá, a su vez, un sistema de apriete regulable para que el asiento no pueda girar en su eje. No tendrán problemas para la compra de este accesorio, que deben elegir nuevo, por seguridad.



10. Ahora, en la punta de la tija de soporte de la horquilla, tienen que presentar la platina inferior del conjunto, cualquiera que sea la marca del mismo. Se lo indicamos como proceso básico de actuación.

moto no tiene depósito de gasolina. Desgraciadamente, la Gabi-Mini consume carburante, un poco, más o menos la misma cantidad que un Vespino, pero, efectivamente, se aloja en el tubo. El único problema, en este caso, es la protección interna del tubo

contra la oxidación de la mezcla carburada. Nada realmente imposible para un aficionado astuto. En el mercado se encuentran pinturas a base de pigmentos metálicos que pueden asegurar una protección de cierto valor durante algún tiempo.

La horquilla delantera puede considerarse como elemento de lujo y, por tanto, sustituirse por otra de tipo semirrígido gracias al uso intermedio de muelles adecuados al diámetro de los brazos. En este sentido, considerando la velocidad punta de la má-



8. Una vez protegido el orificio de engrase, se necesita sujetar una corona para asentar el sillín. Esta corona debe tener excelente resistencia, porque debe evitar las deformaciones del cuello del tubo.



11. La platina superior se coloca en segundo lugar y, naturalmente, recibe inmediatamente su arandela y tuerca regulable de sujeción. Al respecto encuentran toda clase de detalles en los estudios "conozca su moto".



12. La colocación del conjunto horquilla-directriz viene en este momento con toda lógica. Sin embargo, con una horquilla de segunda mano es imprescindible que verifiquen minuciosamente su estado y paralelismo.

"Gabi-mini" 50c.c. imaginación y maña

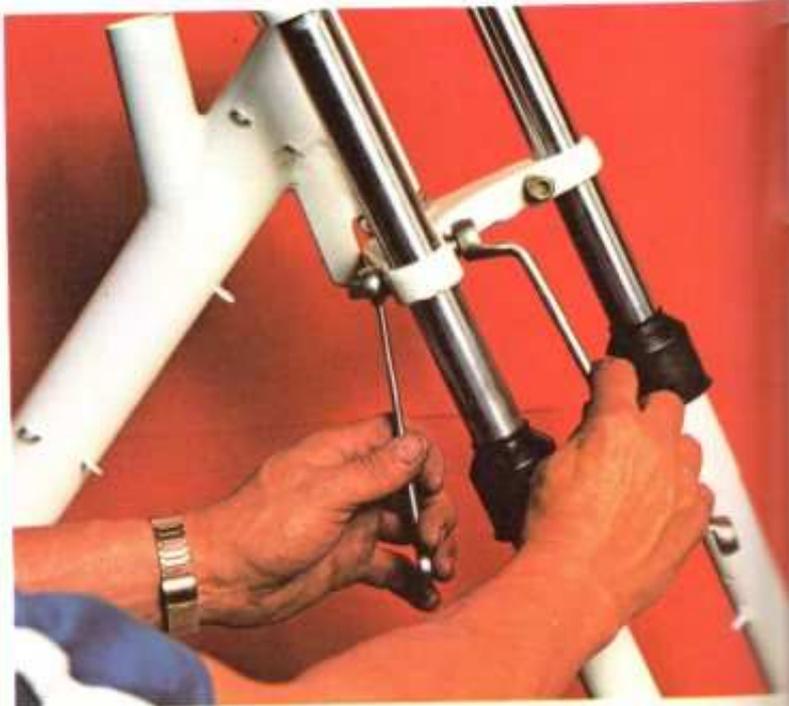
quina unos 35-40 km/hora, inclusive se concibe el uso de una horquilla rígida. En cambio, una suspensión trasera parece imprescindible: el sillín se sujeta en la punta del tubo-cuadro que transmite todas las vibraciones y desigualdades de la calzada,

haciendo el recorrido bastante "insostenible" si no se suaviza de forma notable. Otra vez el amortiguador se elige con arreglo al peso medio de las personas que pueden (¡o tienen "derecho" a cabalgar en la montura!) pilotar el ingenio.

Huelga decir que la Gabi-Mini no tiene caja de cambios, con el fin evidente de no complicar las cosas. El variador continuo del Vespino constituye una fórmula muy interesante bajo la condición de no querer transformar la máquina en moto de cross-



13. Si al colocar los rodamientos, cazoleta de dirección, guías, arandelas y demás piezas que componen la horquilla, encuentran resistencias anormales, deberían cambiar los componentes defectuosos. Sin vacilación.



14. La sujeción final y apriete máximo no debe intervenir antes de haber comprobado el buen funcionamiento general de la horquilla, siempre caracterizado por su suavidad y equilibrio natural.



17. Los frenos son siempre objeto de la máxima atención y suponen una verificación previa de las pastillas y sistema de muelles. Recordamos que los mandos de freno responden a una serie de reglas imperativas.



18. Colocar el manillar correspondiente a su horquilla no presenta problema. En cambio, si no fuera así, es vital tener cuidado en no debilitar las platinas y recurrir eventualmente en el uso de bridas superdimensionadas.

country. El variador tiene la virtud suplementaria de no proporcionar problemas de mantenimiento y reparación.

Los mandos de descompresión y desembrague se montan a gusto del usuario, bloqueando los dos en una misma empuñadura

o separándolos. Respecto de los frenos, tendrán que acogerse a los que vienen equipando las ruedas, que encontrarán en sus visitas a los talleres mecánicos especializados que disponen de "stocks" invendibles y/u órganos de motos accidentadas de las

que han sacado los componentes sanos para uso "eventual". En la Gabi-Mini, los frenos son de tambor, 100 mm. de diámetro, delante y detrás, o sea, los frenos de la Mini-Ducati.



15. De nuevo la colocación del eje de rueda, apoyo de la horquilla, debe sugerir la máxima atención. Un eje imperfectamente recto **debe** cambiarse sin pensarlo. Es pieza relativamente barata que siempre conviene tener nueva.



16. La longitud del eje de rueda debe permitir que las tuercas de sujeción se enrosquen con holgura, dejando aparecer la punta de dicho eje por ambos lados de la rueda. Las arandelas son de tipo "mariposa", y los retenes, imprescindibles.



19. Como se lo dijimos, el acoplamiento del desembrague y mando de descompresión puede efectuarse a gusto del usuario. Lo único importante es la calidad de la sujeción de cada órgano que aguanta muchos esfuerzos.



20. Claro está que si adoptasen la solución del tubo como depósito tendrían que prever un grifo de control del carburante sujeto en la misma parte baja del tubo-bastidor. Sin duda, existen muchas fórmulas al respecto.