

"Motos Made in Spain": las motos del museo de Alcalá

Las Streaker que no llegaron

En Bultaco, a finales de los sesenta se acababa el dinero y se agravaba la situación, pero no se quedaban sin ideas. De hecho, el final de esta marca está lleno de proyectos ilusionantes que no llegarían a ver la luz. Uno de las ramas que se cortó prematuramente fue el de las Streaker.



BULTACO STREAKER MK15

www.motosclasicas80.com



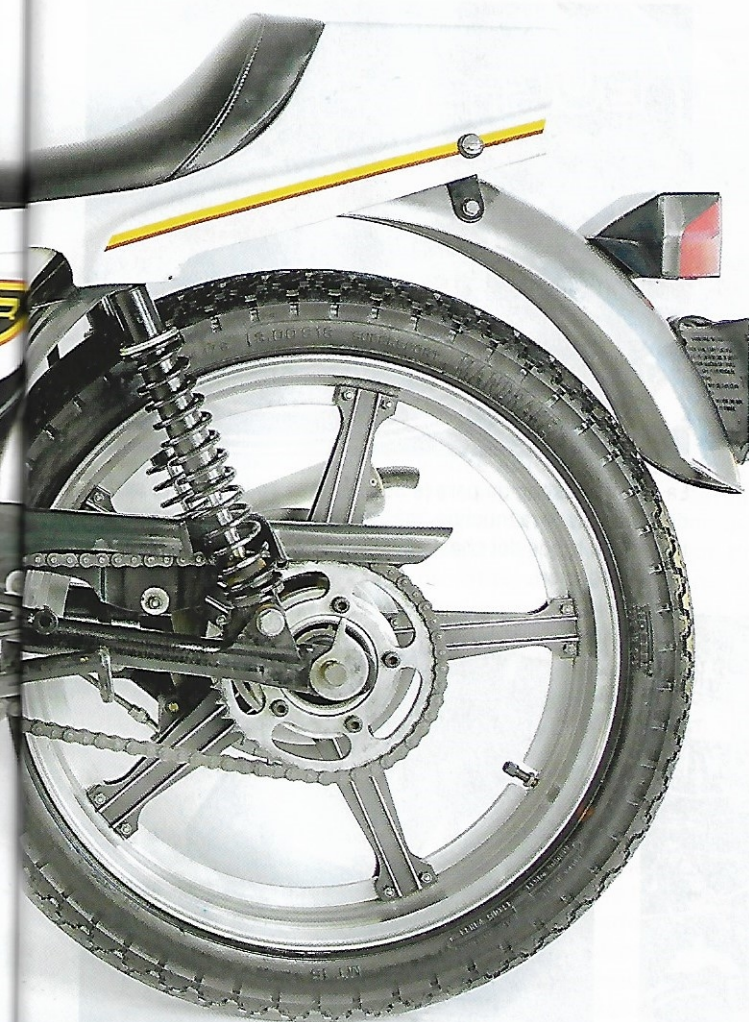
info@motosclasicas80.com

Nicolás Ortega

Fotos: MMIS



La Streaker 350 es solo un ejercicio de imaginación aplicada, eso sí, realizada con el toque racing de la marca del dedo rampante.



Se suele fechar la desaparición de la marca en torno al año 1983-1984, pero lo cierto es que la desaparición de Bultaco es un lento proceso. Como ocurrió con otras marcas. Prueba de ello es que en revistas de la época, en 1985, por ejemplo, sigues viendo en las listas de precios los de Bultaco, OSSA o Montesa, aunque ya han desaparecido los de MTV y Ducati Mototrans o Sanglas, sustituidos por los de SEMSA Yamaha y sus DT80 y SR 250. En el caso que nos ocupa, además, no es difícil encontrarte algunas Bultaco matriculadas en 1984 todavía e incluso motos que consta su fecha de fabricación (o venta) en esa época. Pero lo cierto es que estaba sentenciada: Metralla, Mercurio, Sherpa o Alpina son algunos de los modelos que, si sigues esa lista de precios, competían con MBX 75, Aprilia Tuareg, Fantic Trial 300 o esa misma SR 250. Era imposible. Solo unos años antes las cosas no pintaban tan mal: corría 1977 cuando en Bultaco deciden recuperar un segmento más o menos abandonado a principios de los setenta. Bultaco había triunfado con las motos de los jóvenes con las Lobito. Menos éxito, aunque también bien vendidas habían sido las Junior de carretera. Y llega la Streaker. Una versión del motor de siempre, en versiones 74 y 125, metido en un espectacular y novedoso chasis en tubo de acero, compuesto por tubos ligeros y estrechos, montando un entramado del que cuelga el motor. El resultado es francamente bueno en cuanto a estabilidad y agilidad y tiene prestaciones, en su momento, destacables. Aquella primera Streaker, acabada en negro y dorado, inspirada en la famosa decoración John Player Special rompecorazones. Y, como siempre en la marca, la faceta deportiva la representa la famosa Copa Streaker, donde destacan jóvenes promesas como Sito Pons, Carlos Cardús o Jorge Martínez Aspar.

La moto se convierte en la referencia deportiva entre los jóvenes. En 1979, dos años después de su lanzamiento, llega la evolución: la marca vuelca gran parte de su esfuerzo en esa moto, de la que se dice derivarán toda una nueva gama de deportivas de mayor cilindrada. Es uno de los pilares del futuro. La Streaker Blanca sigue en las mismas cilindradas; ha cambiado la decoración, con un nuevo asiento con colín y el motor evoluciona incorporando una nueva transmisión primaria por engranajes en vez de la ya clásica -y un tanto pasada de moda- cadena. Pero sigue en forma y puede enfrentarse de tú a tú con las novedades de finales de la década. Pero en fábrica saben que hay muchas cosas que modernizar y mejorar de cara a los años ochenta.

Estamos en los años de la revolución técnica: motores de agua, amortiguaciones traseras progresivas y sustitución de tambores por discos son las tres puntas de lanza en las que trabajar y en las que la competencia aprieta. Algunas de esas novedades no presentan mucha dificultad: las Streaker, así como la última versión de las Metralla equipan frenos de disco. Lo demás es más complejo, sin variar completamente chasis y motores. Y hay que implementarlo antes que después, tanto en las gamas de cross como en las de carretera. Nace el proyecto MK15.

MK15: EL LABORATORIO DEL FUTURO

La idea podía ser interesante: la última evolución del motor. Muchos habéis oído hablar e incluso visto las famosas Pursang MK 15. Es otra de esas motos preciosas que se quedaron en el tintero de Bultaco. Una moto de cross, con un motor completamente nuevo, con cárteres pequeños, un nuevo chasis con unas formas traseras que prevén el montaje de una suspensión trasera de un solo amortiguador y una preciosa carrocería muy moderna y redondeada. Y por supuesto, todos los que conocéis esta historia sabéis que no llegó a las tiendas, por mucho que se publicó que iba a ser en breve. Se llegó a correr con ellas en cross, con la 125 y la



BULTACO STREAKER 350

Nada de lo que se ha empleado en la construcción de la Streaker 350 se desconocía en Bultaco

250, y se probó la 420. Hay fotos también de alguna prueba de enduro con algún prototipo. Y entrevistas con los responsables de la marca en la que hablan y enseñan el cilindro de agua para la 125. Era la moto en la que se basaba gran parte del futuro de la marca, también en la carretera. De hecho, se montó un motor de estructura MK15 con cilindro 80 c.c. en una Streaker blanca y con ella se estuvo estudiando la viabilidad del proyecto.

STREAKER 350: LO QUE SE PUDO HACER

La Streaker 350 del museo de Alcalá es todo un ejercicio de imaginación aplicada. Está más lejos de la realidad, de lo que fue la historia, puesto que es un prototipo realizado por los hermanos



La estética escogida para la 350 se basa en la primera serie de Streaker, para muchos, más acertada que la blanca posterior. Los tubos del chasis guardan las geometrías, pero son de más sección.



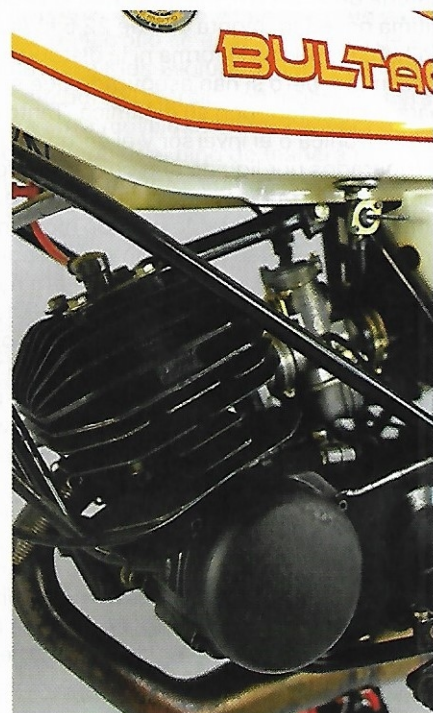
Los dos prototipos de las mayores Bultaco de carretera que no llegaron a las tiendas juntas: Montjuic 360 y Streaker 350.



La 350 no lleva instalación eléctrica y está terminada como si fuese de circuito.

Las "Motos de Made in Spain"

El museo de Alcalá, o más propiamente dicho, la exposición "Motos Made in Spain" se ha nutrido básicamente de las motos de varias colecciones particulares más aportaciones de otros coleccionistas. De estos cabe destacar a los Hermanos Lozano, Luis y Rafael, promotores de la idea de este museo, cuya colección se compone de motos de campo fabricadas en España. De estas, con más de 600 unidades guardadas, están prácticamente todas las que se hicieron. Se complementa perfectamente con la colección de Ignacio Medina; también nombrada a veces como colección Medinabi, su conocida empresa de rodamientos y recambios. En esta encontramos las motos españolas de carretera y con más de 500 motos tampoco es fácil encontrar alguna que falte y que haya existido. Así, sumadas a otras colecciones que han colaborado, "Motos Made in Spain" dispone de más de 1.200 motos para exponer, por lo que a las más de 300 ya expuestas, entre la que está esta Montjuic, se irán sumando, con el tiempo, exposiciones temporales centradas en algún modelo o especialidad. Puedes saber más en motosmadeinspain.com y también reservar y comprar las entradas que tienen un precio de 6 euros para los mayores de 14 años.



El motor MK15 para Streaker empleaba ya un cilindro de 80 c.c.: era el futuro de la marca y este pasaba por recuperar exportaciones.

El resto de la carrocería en la Streaker MK15 es la misma que en las últimas blancas de serie. Seguramente a las tiendas hubiese llegado en otros colores y con detalles mejorados.

Lozano, con sus colaboradores habituales, Manolo y José Antonio. Se basa en los dibujos de Luis Carreras (diseñador de la marca, entre otras, de las propias Streaker) de cómo deberían ser las nuevas Streaker grandes. Se basa, por otro lado, en el prototipo de la última generación de las TSS, que con un chasis tipo Streaker, llantas de aleación y discos, también se llegó a hacer.

Se construyó un potro partiendo de un chasis Streaker. Sobre ese potro se hizo un nuevo chasis con tubos de más sección y reforzado. Ahí se metió un motor con cárteres y cambio de Pursang Mk10, con cilindro de agua de 350 c.c. específico para Bultaco (posiblemente construido por Villa para carreras), con embrague hidráulico -bomba AJP de la época- y en seco. Nada de lo que hay sobre la moto está fuera de época. Nada de lo que se ha empleado en su construcción, como los amortiguadores traseros Fournales, no es de su momento ni se desconocían en Bultaco. De hecho, casi todas esas soluciones las puede encontrar en prototipos y motos especiales de la marca. Es, por tanto, el ejercicio más cercano de lo que pudo ser una nueva generación de Streaker o Metralla, para los años ochenta.



En el prototipo MK15 se montó un colín monoplaza similar al que acabaría llevando en serie: en los dibujos de fábrica se aprecia una tapa desmontable en esta parte trasera.