

www.motosclasicas80.com

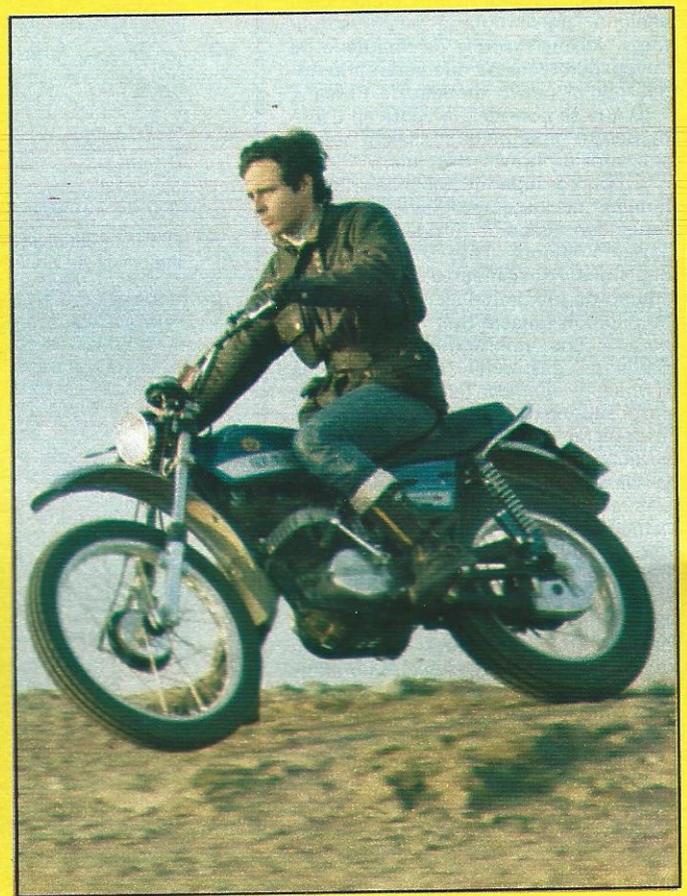
motos clásicas

info@motosclasicas80.com



en prueba

BULTACO MATADOR MK-9





A pesar de la distancia existente entre la rueda y el guardabarros delantero, el neumático llega a tocar con éste en apuradas de frenada en asfalto.



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

Info:motos@el80.com

Desde la aparición de la serie Frontera, las Matador quedaron olvidadas en la completísima gama de Bultaco, pero el nombre de la todo-terreno más famosa de la marca no podía dejarse en el archivo, y, en consecuencia, se ha creado un nuevo modelo, de utilización un tanto particular, que adopta el nombre de Matador, con las siglas MK-9, y con una cilindrada de 350 c. c., que le confieren una suavidad excelente y una facilidad de conducción fuera de toda duda.

UN TURISMO DE MONTAÑA, O "TRAIL" A LA ESPAÑOLA

En nuestro país, el motociclismo de montaña siempre se ha tomado muy en serio. Todas las motos que han existido y existen se han pensado para desarrollar perfectamente cualquier modalidad motociclista de fuera de carretera. Ello implica una serie de obligaciones y en muchos casos sacrificios por parte del piloto. En primer lugar, raramente hemos visto motos de montaña con dos plazas, y en caso de tenerlas, han resultado poco aptas para un confort adecuado. Acto seguido, los motores abligan a un determinado tipo de conducción, que en casos específicos requiere pericia y veterania para superar obstáculos de importancia (caso de las todo-terreno en senderos). Para paliar estas constantes, la Matador MK-9 ha roto con los clasicismos actuales y se con-

vierte en una "moto verde" —como dicen en Francia—, y si bien no es apta ni para todo-terreno ni para trial, resulta muy adecuada para hacer turismo de montaña o simplemente para pasear fuera de la carretera. Ello lo ha conseguido a base de montar un voluminoso asiento muy confortable, que permite el transporte correcto de dos personas. El motor se ha domado de forma que no entrañe ningún problema por exceso de potencia ni carezca de respuesta a bajo régimen; o sea, se ha convertido casi en el motor más fácil de conducir de cuantos hemos probado, el motor al alcance de todo el mundo y que no requiere en absoluto ninguna pericia ni precaución especial. En otras palabras, la Matador MK-9 es una visión española de las "trail bike" japonesas; esto es, una moto de todo uso —asfalto y montaña—, pero con un motor muy adecuado para senderos y sin la guarnición oriental —intermitentes, cromados, tablier...—. Con esta moto se ha conseguido disponer del vehículo adecuado para aquellos que utilizan la moto por ciudad y en cortos desplazamientos de carretera y que también gustan de gozar las delicias de la montaña, pero sin complicarse la vida en terrenos muy difíciles.

Teniendo en cuenta esta doble faceta de la moto, trataremos de desglosar su comportamiento tanto en montaña como en carretera, pudiendo así el lector hacerse

una mejor idea de lo que en realidad ofrece la MK-9.

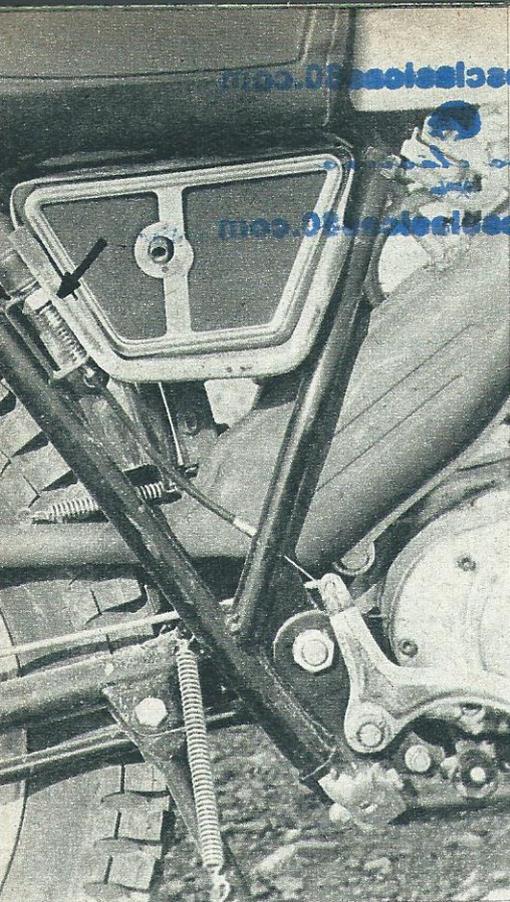
TOMA DE CONTACTO

En ciudad: La posición turística, la suavidad del motor, la ausencia de ruido y el escalonamiento de la caja de cambios permiten una buena conducción ciudadana, especialmente en el denso tráfico de las horas punta, momento en que se sobreestiman la ligereza y manejabilidad.

En montaña: Desde los primeros metros rodados en montaña ya nos dimos cuenta que esta moto está hecha para ir sentado, siendo poco adecuada para hacer filigranas levantado, a causa del ancho asiento y depósito. En casos de necesidad se puede ir levantado, especialmente si es en bajada. En senderos abruptos y sinuosos, la conducción de sentado es realmente buena y hasta curiosa, ya que el cuerpo se mueve con torpeza sobre el asiento, pero instintivamente se ladea para mantener el equilibrio.

PUESTA EN MARCHA

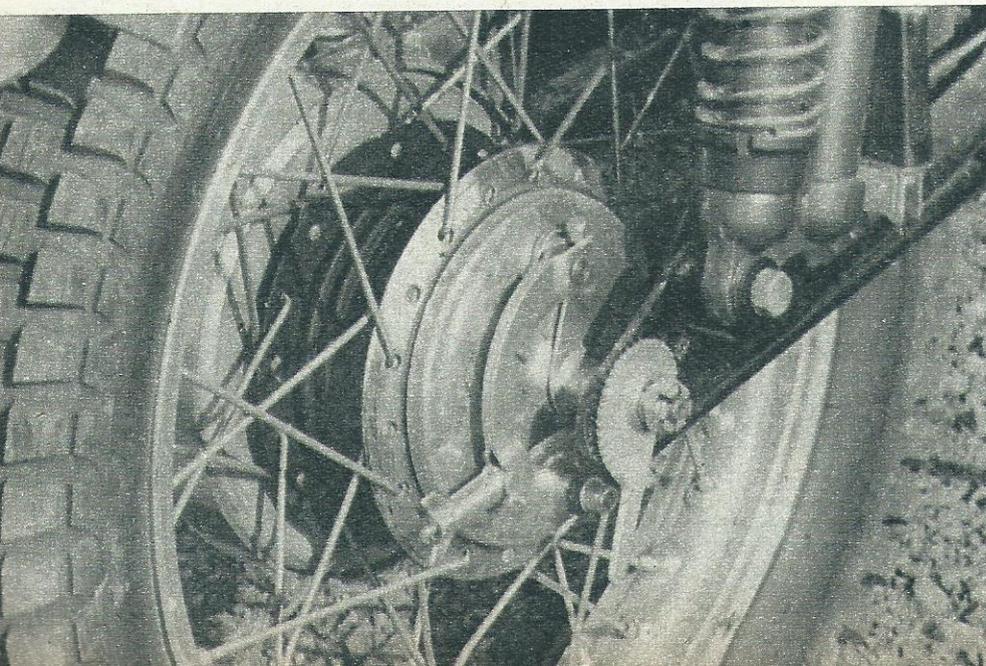
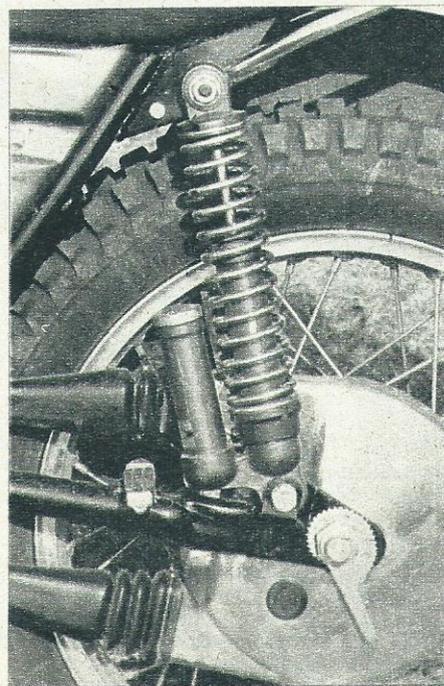
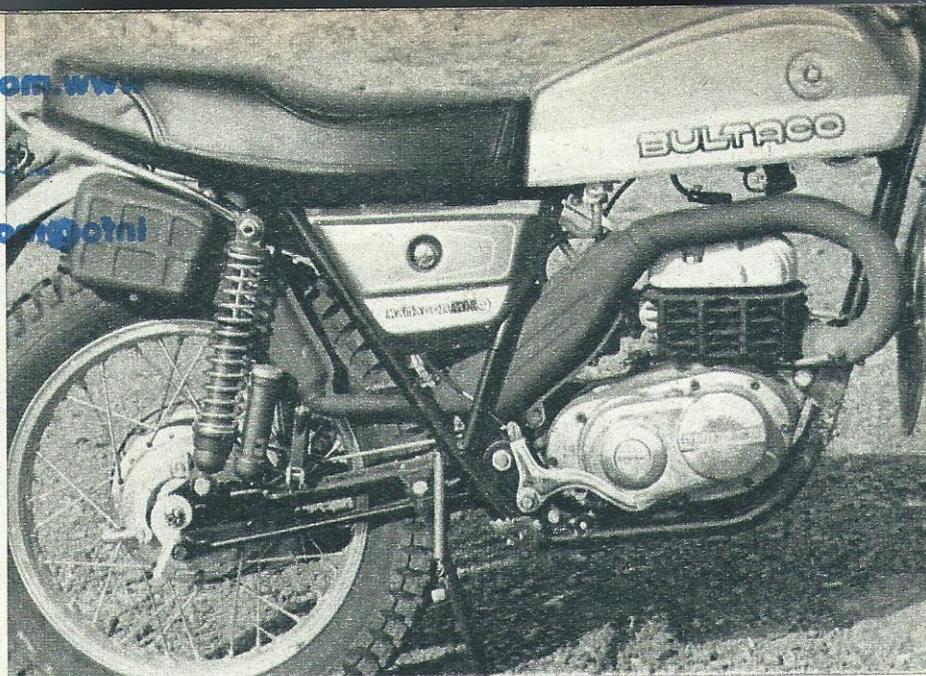
Gracias al carburador Bing con mando de aire incorporado se consigue una respuesta inmediata en cualquier circunstancia. Incluso una vez que nos quedamos con el depósito completamente vacío y seco y la cuba del carburador agotada, conseguimos



El sistema de filtrado de aire y silencioso de admisión sigue las normas y tendencias de toda la gama de fuera carretera de la marca. El dispositivo de iluminación de paro ("stop") se manda a través de un cable que acciona el interruptor escondido detrás de la caja del filtro de aire (señalado con una flecha).

Los amortiguadores traseros son unos Betor de gas, asegurando un rendimiento excepcional. ▶

El freno trasero es el mismo de la Mercurio, y si bien resulta bastante eficaz, es poco progresivo y le falta tacto.



El escape es el habitual de las trial, que asegura un nivel sonoro digno de todo elogio. El asiento es muy cómodo, tanto para solo como para dos plazas, si bien resulta demasiado ancho en tramos trialeros. El depósito, construido en chapa de acero, proporciona una buena autonomía gracias a sus 11,5 litros de capacidad; su anchura molesta el pilotar sobre los estribos.

ponerla en marcha a la cuarta patada, después de haber puesto medio litro de gasolina de otra moto que nos acompañaba.

RUÍDO MOTOR

El silencio clásico de todas las Bultaco de trial se repite en esta moto mixta; no en vano dispone del mismo sistema de silenciador y de una caja de filtro y silencioso de admisión muy parecido a las Sherpa T. Nuestro aplauso por ver que se sigue una línea ascendente en pro del silencio en todo tipo de motos.

EMBRAGUE

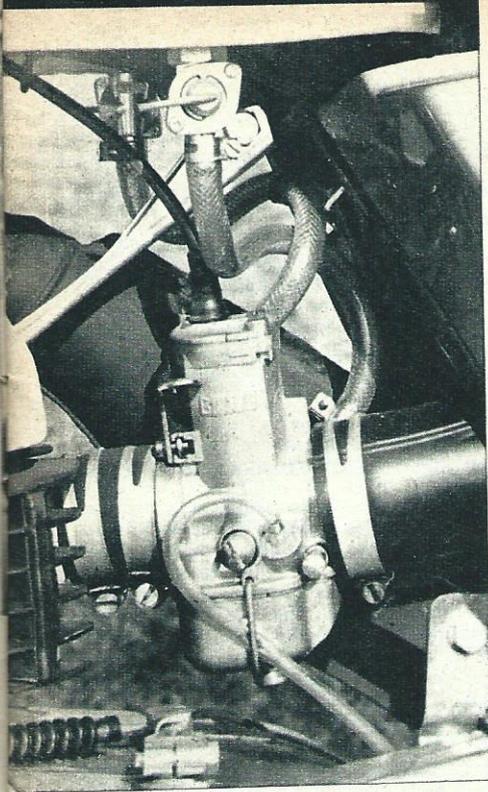
El embrague resulta en cualquier caso y circunstancia muy efectivo y suave, pero en las arrancadas lentas es quizá un poco brusco, al superar los 2/3 de recorrido; le falta algo de progresividad.

CAJA DE CAMBIOS Y SELECTOR

La palanca de cambio está en la izquierda, tal como exigen las normas USA y como parecen indicar las tendencias de unificación universal. A pesar de que la salida está en la derecha y es necesario un sistema de reenvíos para tener la palanca en el otro lado, el manejo del cambio es realmente muy suave y preciso, aunque el recorrido sea demasiado largo. El escalonamiento de las relaciones es muy seguido, sin saltos bruscos, mostrándose muy útil para carretera-ciudad y caminos amplios. En senderos complicados y trialeros sólo se utiliza la primera, a causa del desarrollo general y de la curva del motor.

MOTOR

El motor de esta Matador es el de la Alpina 350, con alguna ligera y mínima modificación. La caja de cambios es la de la antigua Matador SD.



El carburador Bing, con "sttarter" incorporado, necesita adoptar una tortuosa posición para alojarse en el chasis y aprovechar la caja de filtraje.

En montaña: En tramos trialeros se utiliza constantemente la primera relación, que si bien no tiene las fabulosas características de una trial, dispone de un desarrollo apto para solventar cualquier tipo de dificultad.

Javier Cucurella hizo verdaderas proezas con esta moto en tramos realmente difíciles, lo que significa que un conductor medio se puede divertir ampliamente sin necesidad de abusar de las "performances" para las que ha sido concebida la moto.

Una de las ventajas que ofrece la primera relación, al ser más larga que en una trial, es la facilidad de tacto de gas por cualquier conductor mediano, ya que un acelerón en terreno de poca adherencia no la hace patinar ni cruzarse.

El motor resulta suave, de buena e inmediata respuesta a bajos, sin llegar a tener la fiabilidad de la Sherpa, pero el objetivo de esta moto no es de competición trialera y sí que debe ofrecer unas amplias facilidades de turismo montaño.

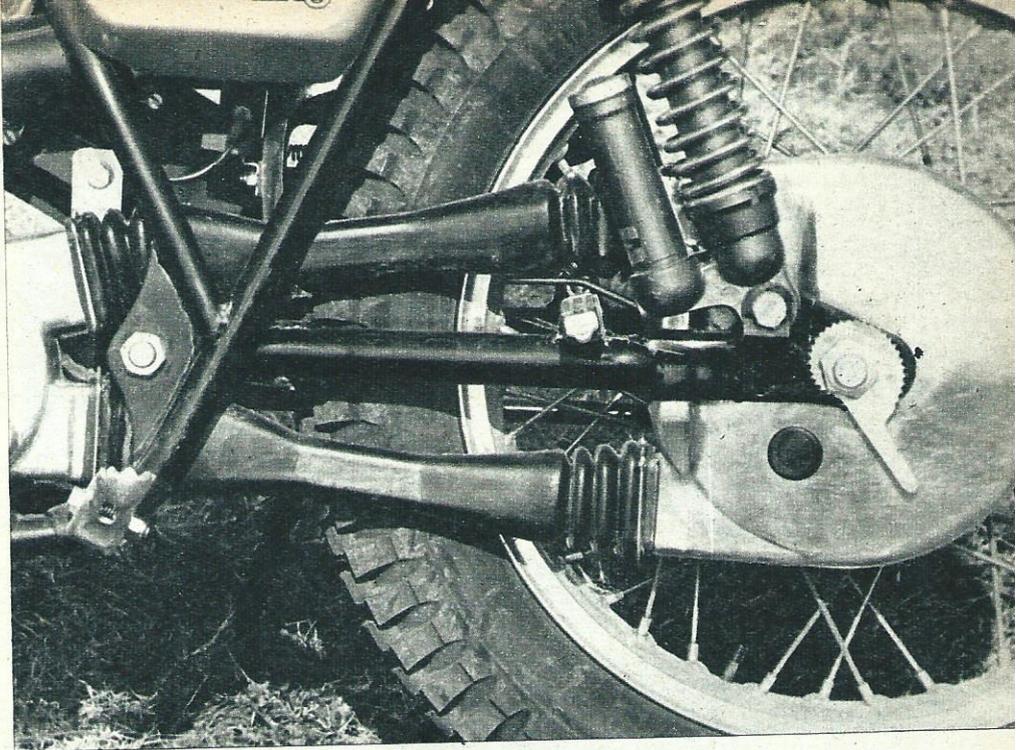
La potencia se manifiesta progresiva, sin brusquedades ni golpes, que facilitan la conducción rápida sin llegar a ser una todoterreno, pero que permite ir bastante rápido en todo tipo de camino o senda sin que desmonte al piloto al haberse excedido en una aceleración.

En carretera: Sin llegar a disponer de la potencia de una turismo, se nos permite mantener buenos promedios con el motor bastante descansado y con facilidad de aceleraciones agradables, que son bien apreciadas en carreteras sinuosas y en adelantamientos.

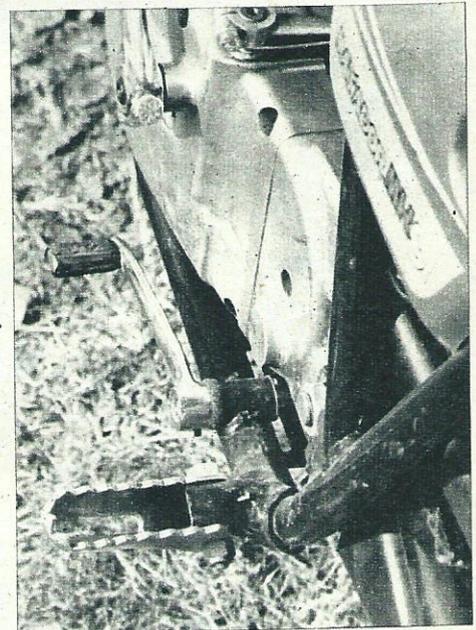
FRENADO

Los frenos de esta moto provienen de otros modelos bien conocidos. El delantero es el de la Frontera y el trasero el de la Mercurio 155.

En montaña: El delantero tiene buen tacto y potencia suficiente, mientras el trasero carece de delicadeza en el tacto cuando se presentan situaciones comprometidas. La palanca queda más elevada que la estri-

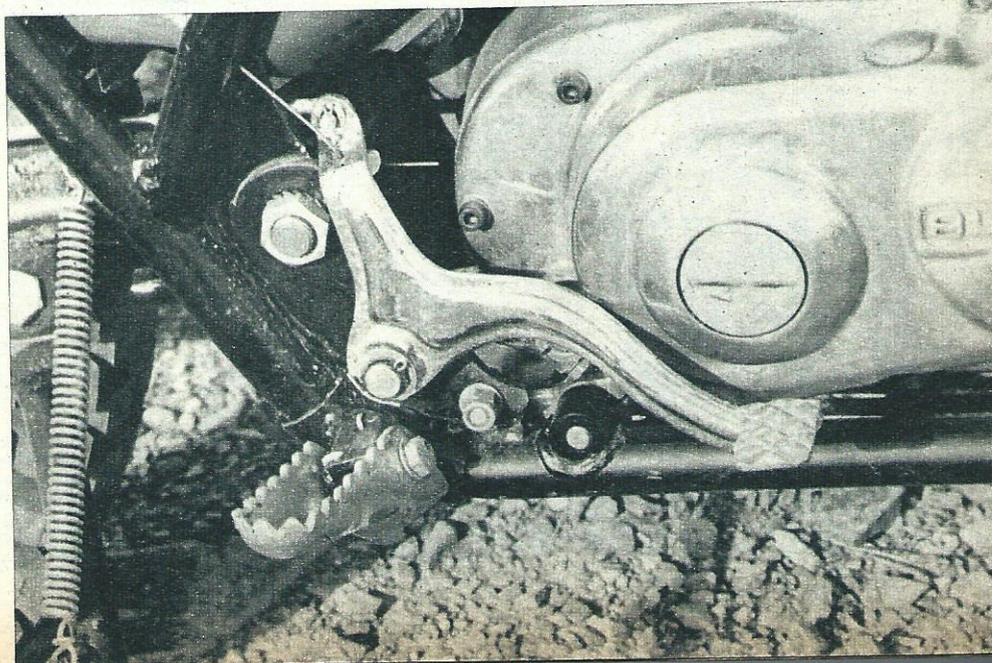


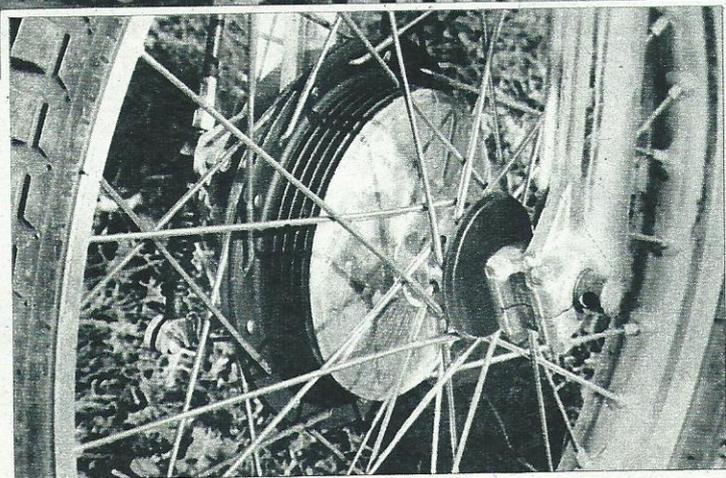
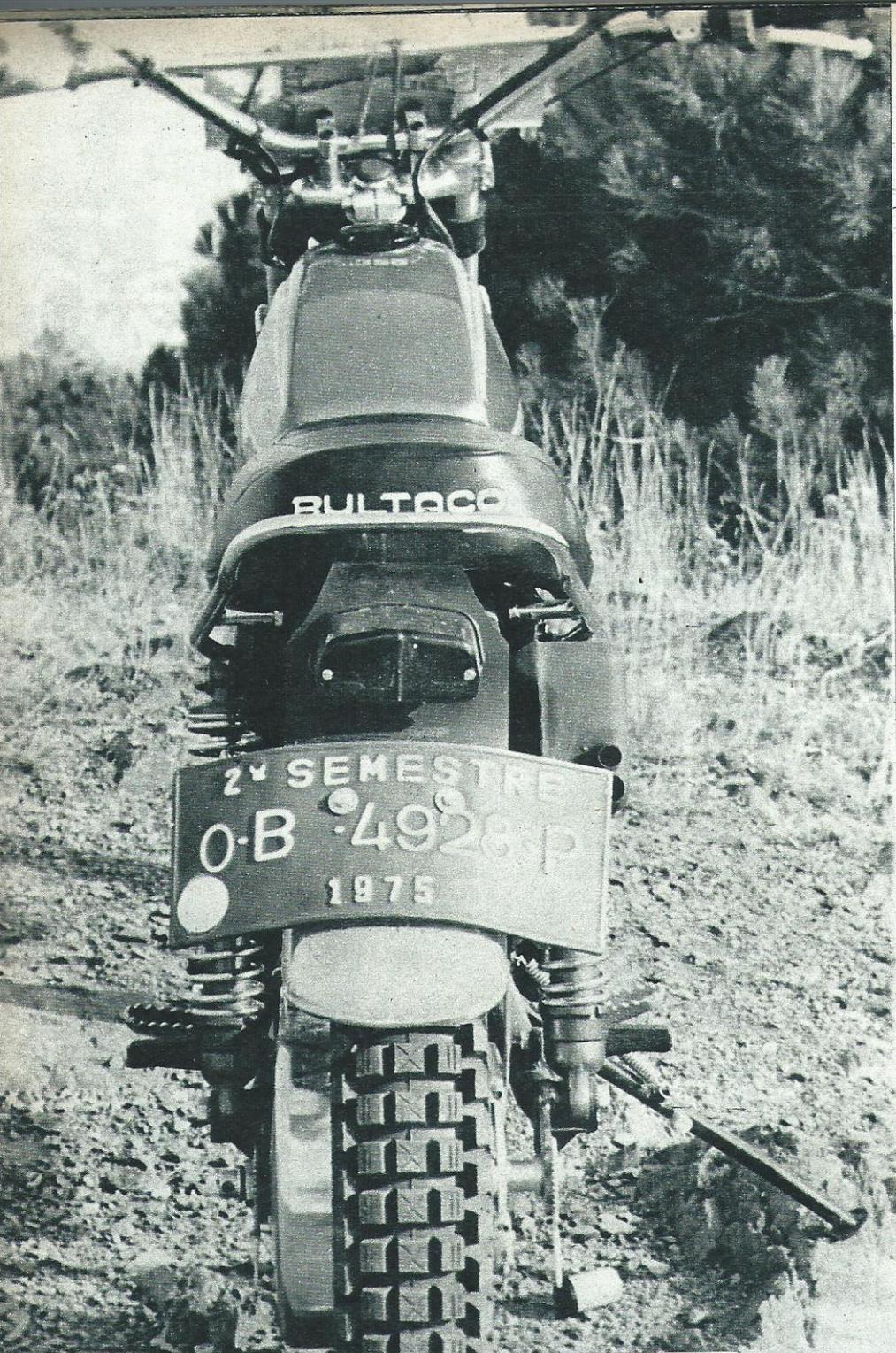
Para el usuario, el carter estanco de cadena es un confort evidente y para la cadena un seguro de duración.



Para hacer salir la palanca de cambio por el lado izquierdo se ha preparado un meticuloso sistema de reenvío y guiado que mantiene la suavidad y precisión de las motos con la palanca en la derecha.

Tal como se aprecia en esta foto, la palanca de freno queda más alta que la estribera, dificultando la dosificación de la fuerza.





El freno delantero es heredado de la Frontera, que proporciona un buen servicio en tierra, pero se queda corto sobre el asfalto.

bera, por lo que la dosificación de la fuerza tampoco es su mejor atributo.

En carretera: El delantero se muestra insuficiente; además, la suavidad de la horquilla hace que la rueda toque con el guardabarros cuando se apura una frenada. Este mal ya lo acusaba la antigua Matador SD. El trasero tiene una respuesta media, que se podría mejorar. En conjunto queda algo corta de frenos sobre asfalto en conducción rápida.

AMORTIGUACION-SUSPENSION

En general resulta blanda y cómoda en todo uso, ya sea en solo o con acompañante. En montaña es agradable y eficaz, siendo apreciables, los amortiguadores traseros de gas para conducción rápida en caminos. En carretera se debe repetir la excesiva blandura de la horquilla delantera, especialmente en las frenadas y curvas de piso rizado.

POSICION DE CONDUCCION Y CONFORT

La posición es realmente muy turística, pero se debería subir y avanzar ligeramente los estribos un centímetro; con ello se conseguiría tocar menos al suelo y se mejoraría el confort en posición sentado.

El asiento, muy mullido y suficientemente duro para absorber perfectamente todos los impactos sin llegar a tope, resulta amplio para dos plazas y muy agradable para una sola a causa del escalón que tiene al terminar la primera mitad delantera, que hace las veces de un respaldo apreciable.

El manillar de cross, cerrado de puntas al estilo CZ, resulta cómodo y proporciona una posición del tronco muy adecuada al todo-terreno.

En pie se acusa excesivamente la anchura de asiento y depósito, así como lo bajos, que están anclados los estribos, que no permiten una movilidad adecuada a esta posición de conducción.

FICHA TECNICA

MOTOR

Número de cilindros: Uno. Ciclo: Dos tiempos. Diámetro por carrera: 83,2 x 64 mm. Relación de compresión: 9 : 1. Potencia máxima: 21,60 CV. a 6.500 r. p. m. Cilindrada parcial y total exacta: 347,772 c. c. Carburador: Bing de 28 mm. de diámetro. Gicleur principal: 125. Gicleur secundario: 40-65. Posición aguja: Segunda posición. Bujía, marca, tipo: Lodge CLNY o Champion N-12 Y. Sistema de encendido: Volante magnético con ruptor Femsá. Caja de cambios, número de relaciones: Cinco. Desmultiplicación de cada una: 1.ª: 0,2878; 2.ª: 0,4426; 3.ª: 0,6251; 4.ª: 0,8219; 5.ª: 1. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Desarrollo secundario: 1 : 3,076923. Número de dientes piñón: 13. Número de dientes corona: 40.

MANEJABILIDAD

En ciudad y carretera: Al tratarse de una moto relativamente ligera, 116 kg., y disponer de manillar de cross y posición turística, resulta de una manejabilidad perfecta en uso urbano. Para carretera no es que sea una "sport", pero nos recuerda mucho a cualquiera de las turismo actuales en lo que respecta a su manejabilidad.

En montaña: Los principales puntos negativos se muestran en pie -ya referidos anteriormente-; no obstante, esta moto está pensada para ser conducida sentado, y a pesar de la modificación de los estribos creemos que resulta lo suficientemente manejable para la utilización para la que esta pensada.

ALUMBRADO

Como toda moto de uso montaño, el faro delantero resulta poco eficaz, aunque en este caso es superior a lo que ofrecen las trial y todo-terreno de competición. De todas formas, en caso de circular de noche hace una luz suficiente para mantener una seguridad mínima, tanto para el conductor como para el resto de tráfico. El piloto trasero es muy visible y potente.

CONCLUSION

Una moto que tendrá su público, el público que no busca proezas en sus salidas montañosas y que con un solo vehículo cubre las necesidades cotidianas y del placer del fin de semana. Asimismo para utilización rural, donde constantemente se recorren tramos de asfalto y tierra sin distinción, resultara un vehículo muy adecuado, teniendo en cuenta, además, que está prevista para un confortable transporte de dos plazas. Como dicen los franceses, es "la moto bonne a tout faire" ("la moto buena para hacerlo todo").

**CARLOS DOMINGUEZ,
JAVIER CUCURELLA**

CHASIS

Tipo: Simple cuna desdoblado bajo el motor. Material de su construcción: Tubo de acero. Frenos, tipo: Tambor de expansión interna. Diámetro: Delantero, 140 mm. Trasero, 140 mm. Suspensión, tipo: Hidráulica delantera y basculante hidráulica trasera. Marca amortiguadores: Betor. Recorrido: Delantero, 165 mm. Trasero, 90 mm. Marca y tipo de neumáticos: Delantero, Pirelli trial. Traseros, Pirelli trial. Medidas: Delantero, 3,00 x 21. Trasero, 4,00 x 18. Altura mínima estribos: 308 mm. Altura mínima suelo: 255 mm. Altura máxima manillar: 880 mm. Altura máxima asiento: 829 mm. Distancia entre ejes: 1.360 mm. Capacidad depósito: 11,5 litros. Peso en vacío: 116 kilos. Capacidad aceite horquilla: 360 c. c. Tipo del mismo: Aries medio. Precio franco fábrica: 73.000 pesetas.

FICHA ENSAYO

	Malo	Regular	Bien	Muy bien	Excelente	Optimo	Observaciones
MOTOR							
Potencia			●				Excesivas. Falta progresividad.
Elasticidad				●			
Suavidad					●		
Vibraciones	●						
Arranque				●			
Embrague			●				
Cambio				●			
ACCESIBILIDAD AL							
Filtro aire					●		Laborioso como en todas las motos actuales.
Bujía					●		
Carburador					●		
Cables:							
Embrague					●		Laborioso como en todas las motos actuales.
Gas			●				
FRENOS							
Delantero:							
Potencia			●				En carretera es deficiente.
Suavidad				●			
Progresividad				●			
Fading				●			
Trasero:							
Potencia				●			En carretera son deficientes y demasiado blandos.
Suavidad			●				
Progresividad		●					
Fading				●			
AMORTIGUADORES							
Delanteros:							
Eficacia				●			En carretera son deficientes y demasiado blandos.
Suavidad					●		
Traseros:							
Eficacia					●		En carretera son deficientes y demasiado blandos.
Suavidad					●		
CHASIS							
Estabilidad				●			Se ha de variar altura y avance.
Altura				●			
Rigidez				●			
Basculante				●			
Asiento					●		
Manillar						●	
Estriberas		●					
Palancas:							
Freno delantero					●		Más alta que la estribera.
Freno trasero	●						
Embrague					●		
Cambio				●			
MANDOS							
Luces		●					Autonomía de 125-130 kilómetros.
Claxon		●					
Caja herramientas					●		
Herramientas			●				
Capacidad depósito				●			
NEUMATICOS							
Delantero:							
Agarre					●		Autonomía de 125-130 kilómetros.
Sección					●		
Trasero:							
Agarre					●		Autonomía de 125-130 kilómetros.
Sección					●		