



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

PRESENTACION: BULTACO PURSANG MK-10



Cuando escasamente sólo se han cumplido 15 días del nuevo año, Bultaco acaba de poner a la venta su nueva "arma" para el cross 250 c.c. La Pursang MK-10 es el fruto de la experiencia de un Campeonato, que si bien no se ganó, sí se luchó en él y se experimentó tanto como si la victoria hubiese sonreído a los hombres de San Adrián.

La nueva Pursang, que a simple vista nos da una imagen muy similar a la de su anterior "hermana", es, sin embargo, una moto prácticamente nueva en su género e incorpora una larga serie de mejoras y avances técnicos que la convierten en una magnífica "carreras cliente", un arma ideal para los juniors y seniors privados.

¿Qué nos ofrece la nueva Bultaco? Mejoras, muchas

NUEVA ARMA PARA ESTE AÑO



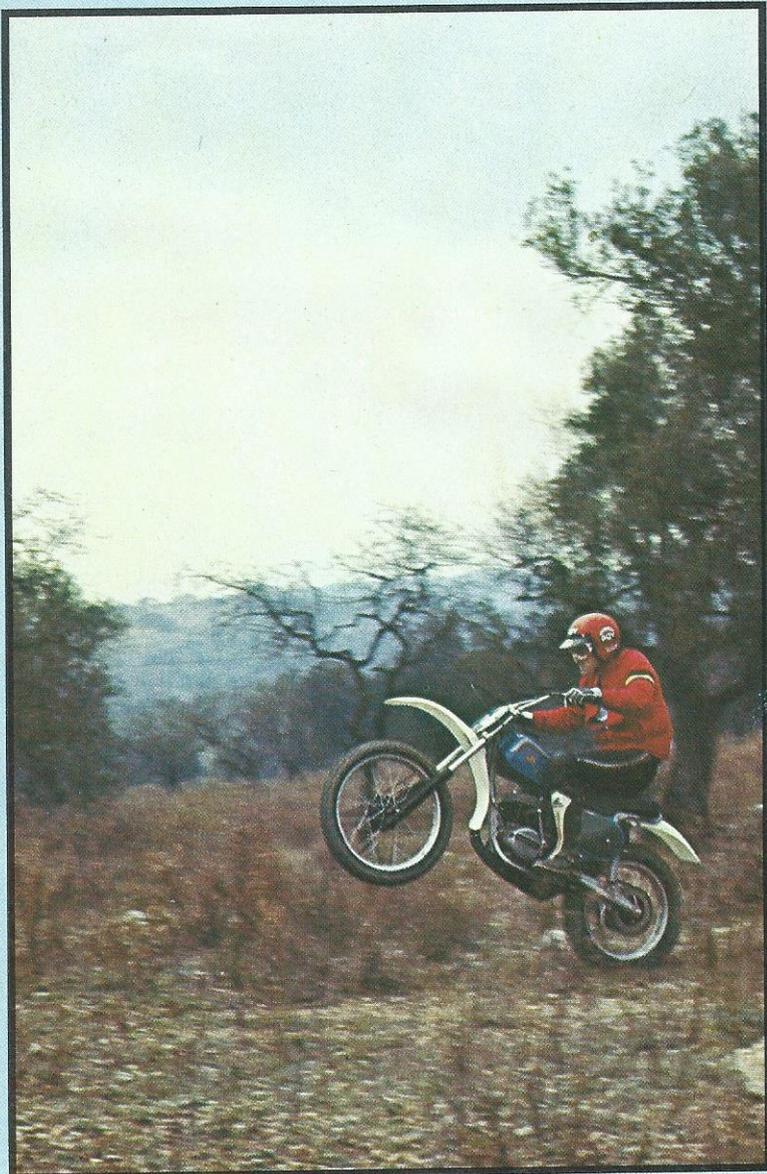


mejoras. Perfeccionamiento en todos sus detalles y aspectos. Si empezamos por el chasis vemos como en la "pipa" se han puesto ahora dos tubos de 36 mm en lugar de los 25 y 36 mm en el anterior modelo; con esto, se ha conseguido un mayor refuerzo en el mismo. Está hecho en tubo de acero al cromo molibdeno. La sujeción frontal del motor ha cambiado también, pero la geometría del conjunto permanece invariable, a excepción del an-

tubo de 35 mm con botellas más ligeras y reforzadas, pintadas en negro y de acción algo más frenada que la anterior.

En la parte trasera al margen del ligero adelantamiento que sufren los amortiguadores, éstos son de gas doble muelle. El muelle superior ha sido aumentado de dureza.

El apartado frenos también ha sufrido sus mejoras. Delante nos encontramos con un nuevo cubo, de diseño casi



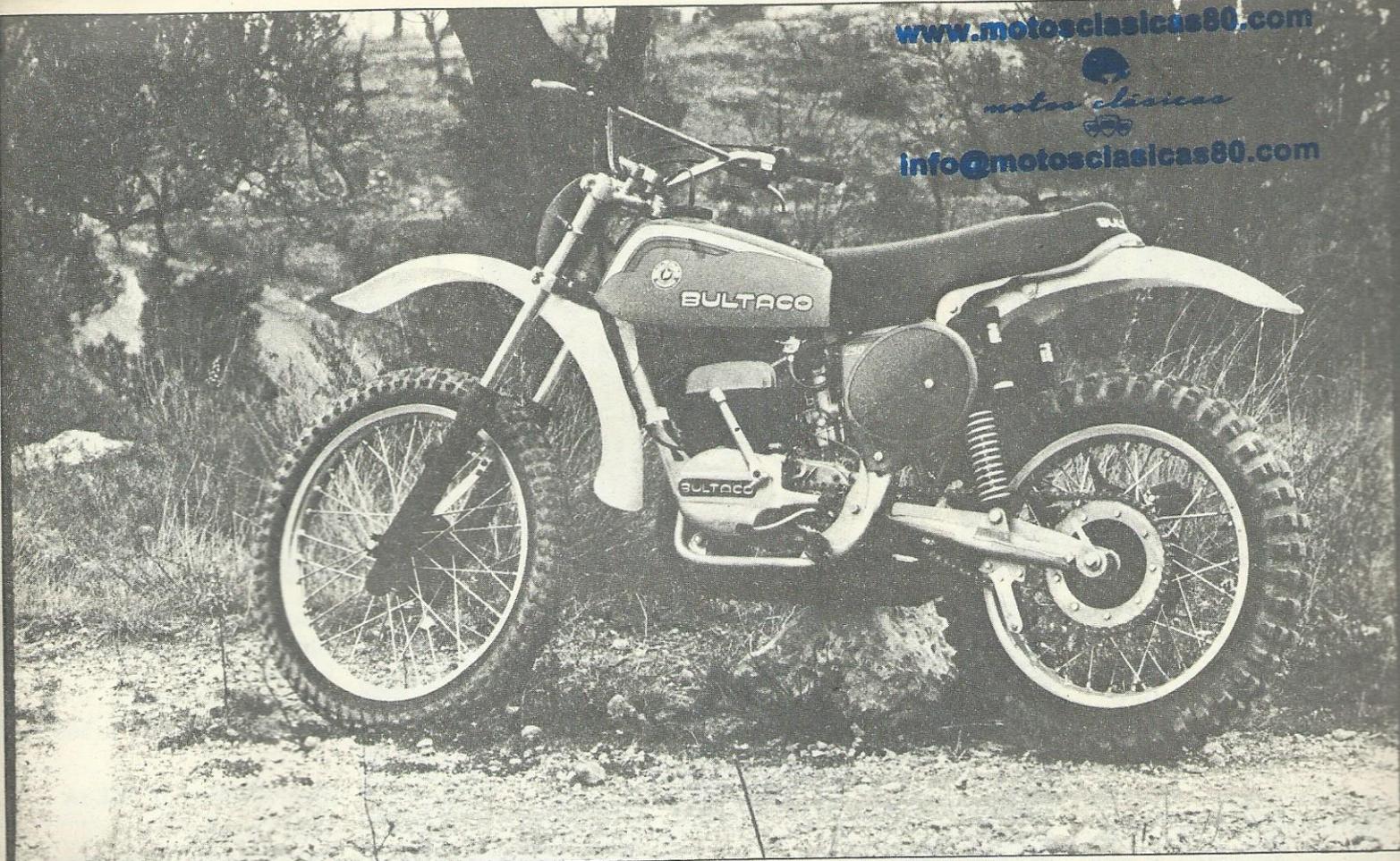
claje inferior de los amortiguadores que ha sido adelantado algo en el nuevo y reforzado basculante.

Se ha modificado el apoyo de las tensoras de cadena, el asiento es algo más duro y eficaz. Como siempre, el chasis va pintado en plata.

Ambas suspensiones son nuevas. Delante nos encontramos con un conjunto de horquilla diseñada por la marca y realizada por Betor. Nuevo

idéntico al que ya montara la marca en la antigua Pursang MK 7, con un tacto muy agradable, mientras que detrás se monta un nuevo cubo también, en dos partes y completamente separado de la corona, al contrario de lo que sucedía en el anterior. El mando de este freno es ahora por varilla ya que va alojado en el lado derecho de la moto.

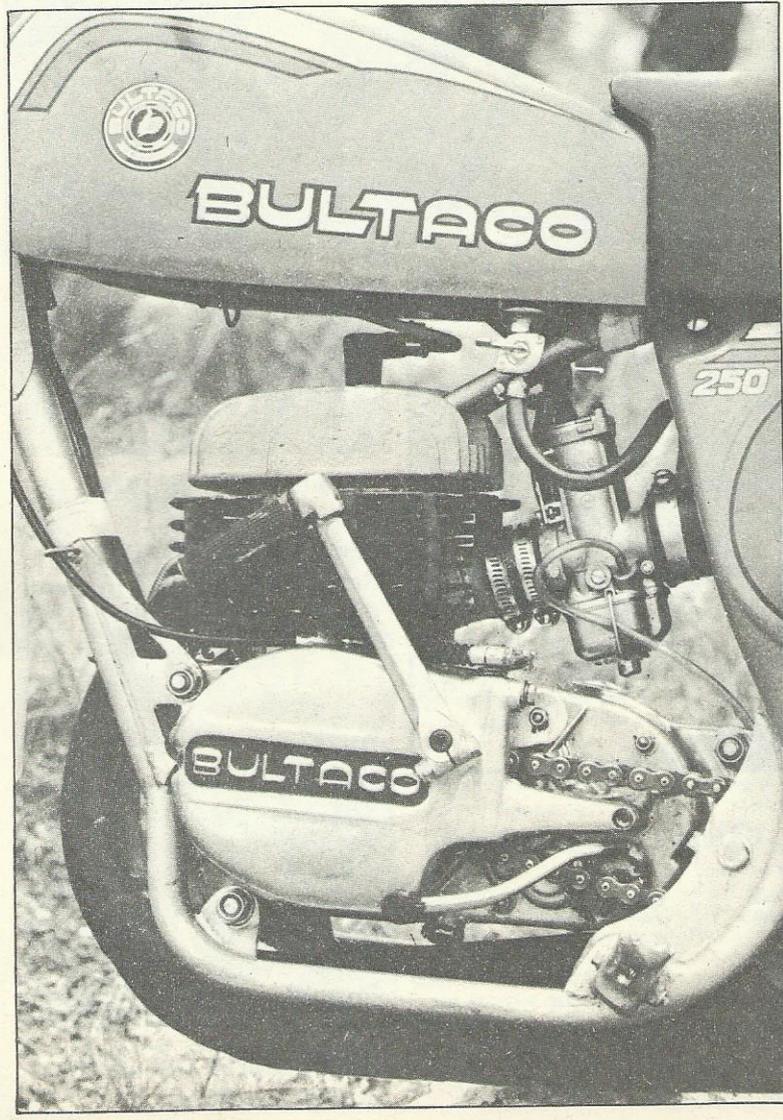
El motor también ha sufrido las lógicas mejoras de esta



nueva serie. Desde los carters que conservando el mismo diseño son ahora reforzados con unos nervios en sus puntos más débiles, vemos como también se ha colocado una pieza sobre el piñón de salida de cambio que evita, cuando se sale la cadena, pueda ésta romper algo.

En el cigüeñal se ha trabajado mucho, se ha puesto ahora un cojinete de acero en lugar de la jaula de aluminio que montaba antes. En el lado del volante se coloca un cojinete que se puede desmontar para facilitar las operaciones de desmontaje de motor. El pistón es igual pero la biela dispone de unas aberturas de engrase más anchas.

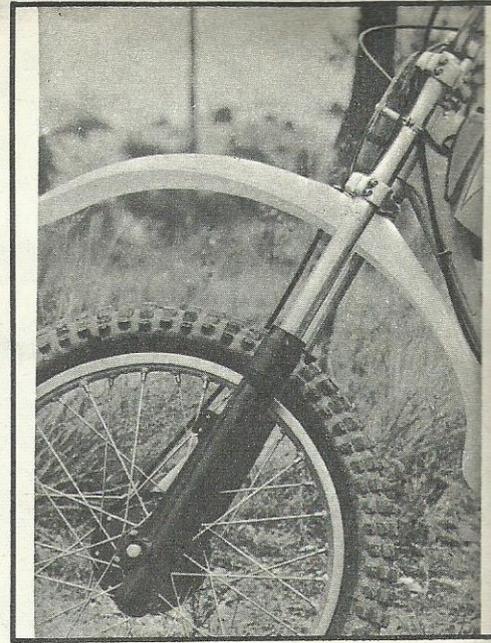
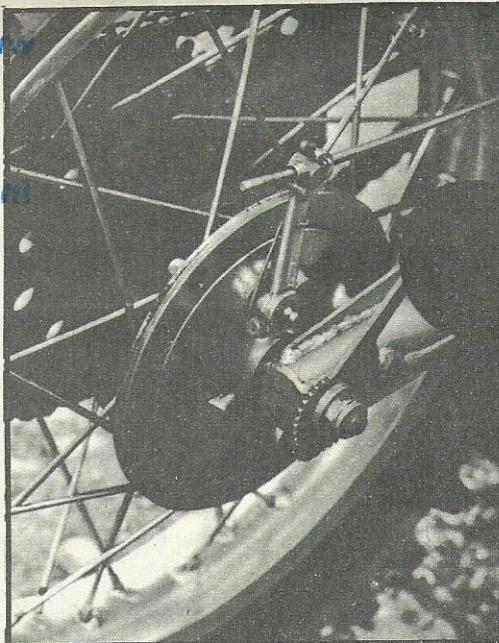
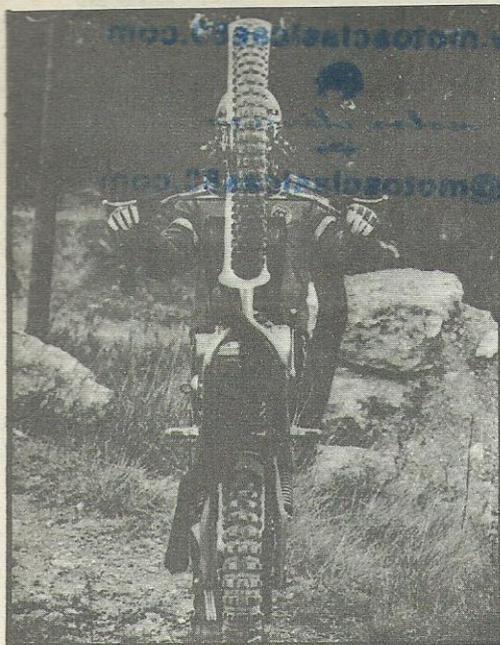
La distribución ha sido mejorada con unos toques en los transfers, adoptando el mismo escape con fijación por muelles. Se ha variado la relación de transmisión primaria por lo que la secundaria queda ahora en 11-46. El cambio ha sufrido importantes mejoras que van desde el refuerzo de los piñones, hasta el eje que sufre un aumento de 2 mm. El selector ha sido también mejorado y ahora difícilmente se tienen problemas con las mar-



chas. El embrague ha sufrido un aumento de tres discos más en su conjunto.

En esta ligera toma de contacto o presentación de este nuevo modelo, fue colaborador nuestro inmejorable piloto francés Serge Bacou, incondicional de Bultaco y gran amigo de Solo Moto. Este crossista francés acababa de ganar el día anterior las "3 Horas de la Basella" con una moto idéntica a la de serie y, según la opinión del mismo, lo más destacable de esta nueva moto es su horquilla que resulta muy agradable de tacto, anula casi por completo los molestos y peligrosos "shem-mees". El cambio es magnífico también y el motor muestra una generosa dosis de bajos y una "estirada" asombrosa, calculándose su potencia —según fábrica— en unos 34 CV.

El ensayo auténtico y exhaustivo de esta máquina lo dejamos pendiente "por así decirlo" para enfrentarla con la Montesa y Ossa de próxima aparición. La lucha conjunta entre estas tres motos, con las pruebas en el banco y demás nos dará una medida más exacta de sus posibilidades. De momento aquí la tenemos



todos, a nuestro alcance ya: la Pursang MK 10.

Texto y fotos:
EDUARDO RUBIO

PURSANG 250 C.C. MK 10

MOTOR (250 C.C.)

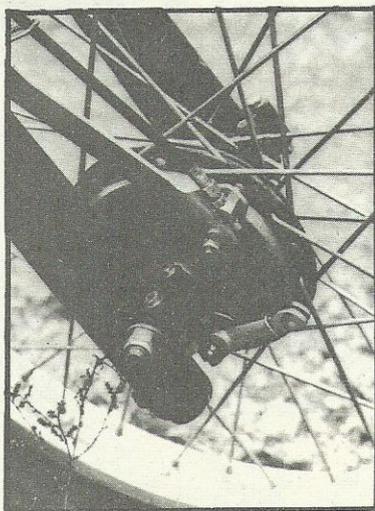
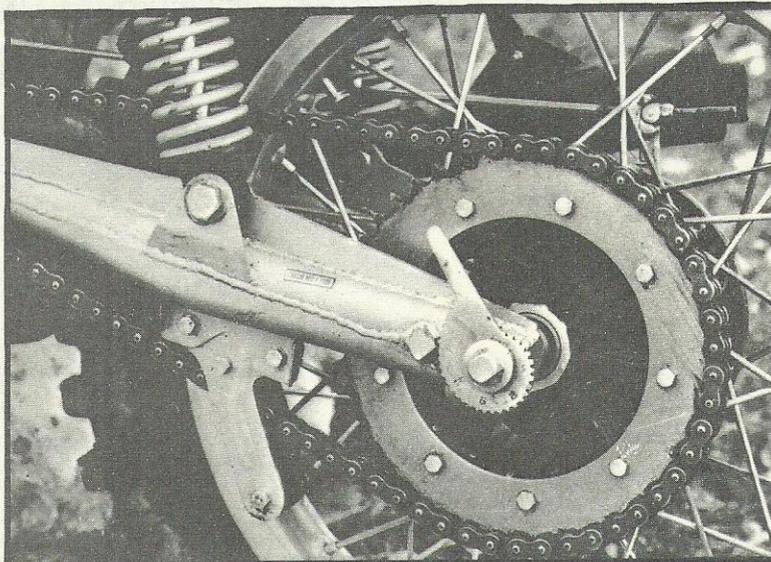
Número de cilindros: 1
Ciclo: 2T
Diámetro x carrera: 72 x 60
Cubicaje: 244,29 c.c.
Relación de compresión: E : 12
C.V. a r.p.m.: 37,03 a 8.500
Par máximo: 3,341 mkg a 6.700

CARBURADOR (ambos modelos)

Marca: BING
Tipo: 54
Diámetro: 36 mm
Surtidor principal: 190
Surtidor piloto: 40
Válvula: Tipo "O"
Aguja: 1
Emulsor: 285

TRANSMISION

Piñón s/cigüeñal: Z = 19
Rueda de embrague: Z = 41
Relación primaria: 2,157:1
Piñón salida cambio: 11
Rueda dentada: 46
Relación secundaria: 4,181:1
Relación total: 9,018:1
Engrase primaria:
Tipo: SAE 30
Cantidad: 300 c.c.
Rellenado: 250 c.c.



CAMBIO (ambos modelos)

Velo- cidad	Eje prin- cipal	Eje inter- medio	Rela- ción
1. ^a	19 -	26 -	0,428
2. ^a	22 -	24 -	0,537
3. ^a	24 -	21 -	0,670
4. ^a	27 -	19 -	0,833
5. ^a	29 -	17 -	1.

Tipo de aceite: SAE 90
Cantidad: 600 c.c.
Rellenado: 400 c.c.
(Especificaciones PURSANG
250-370 c.c. Mod. 192-193)

ENCENDIDO (250 c.c.)

Marca: Motoplat
Tipo: Electrónico
Sentido de rotación: Izquierdo
C.C.W.
Avance al p.m.s.: 2,7 + 2,9
mm

BUJIA

Diámetro de rosca: 0 14 mm
Largo de rosca: 19 mm
Separación electrodos: 0,4 +
0,5 mm
Tipos recomendados:
Lodge: RL 49
Bosch: W290 T17
Champion: N57R N26

SUSPENSION DELANTERA (ambos modelos)

Tipo: Telescópica 0 35 mm
Amortiguador: Hidráulico
Recorrido: 240 mm
Aceite: Aries medio
Cantidad: 300 c.c. x botella

SUSPENSION TRASERA

Tipo: Oscilante
Amortiguador: Betor gas
Recorrido: 195 mm

RUEDAS

Llanta delantera: WM 1 (1,6
x 21" T.C.
Neumático delantero: 3.00 x
21" Cross
Llanta trasera: WM 3 (2,15) x
18"
Neumático trasero: 4,50 x
18" Cross

FRENOS

Delantero: 0 125 x 25; 0 140
x 30
Trasero: 0 140 x 30; 0 140 x
30

CARACTERISTICAS GENERALES

Largo total: 2.090 mm
Distancia entre ejes: 1.405
mm
Altura asiento: 910 mm
Manillar alto x ancho: 1.160
x 850 mm
Altura mínima bastidor: 330
mm
Altura estribos: 400 mm
Peso: 99,50 kg, 1/2, - kg
Capacidad depósito: 9,3
Tipo gasolina: 96 NO
Proporción de aceite: 4 %
especial 2T