

BULTACO SHERPA 350

en prueba

MODELO '79



Angel Nieto



TT

Paseo de la Habana, 26 Madrid-16

AGENCIA OFICIAL



BULTACO

EXPOSICION Y VENTA
DE LAS MEJORES MARCAS

DUCAATI
MORINI
Kawasaki
BMW
LAVERDA
MOTO GUZZA
PUCH
Benelli

GRAN VARIEDAD DE EQUIPOS
Y COMPLEMENTOS
DE TURISMO Y MONTAÑA

A PARECIO, por fin, la nueva Sherpa T 350 que esperábamos desde hace ya algunos meses. Una nueva moto de trial con pocas variaciones sobre el modelo anterior, pero realmente interesante al adoptar nuevos progresos de rendimiento en el conjunto termodinámico y algunas modificaciones en el chasis que revierten en un mejor comportamiento en trial.

Esta Sherpa es una transición hacia un futuro mucho más desarrollado que deberá aparecer en el plazo de un año, pero, de momento, podemos adelantar que es exactamente igual a la moto utilizada por Manuel Soler en este campeonato que se está disputando en la actualidad. O sea, una moto «oficial» puesta a la venta cuando los pilotos de la marca todavía están utilizándola como modelo más desarrollado y perfeccionado.

En la serie de mejoras que nos anuncia la fábrica y que reproducimos a continuación, destaca el rendimiento

mecánico, la mayor distancia al suelo y algunas mejoras a nivel de refuerzo de materiales.

- Chasis interrumpido en la cuna bajo el motor, con protección de aluminio.
- Motor situado más alto para mejorar la maniobrabilidad.
- Corona de arrastre de menor diámetro.
- Basculante reforzado para evitar torsiones.
- Manillar reforzado por tirante transversal.
- Caballete lateral de nuevo diseño.
- Nuevo guía cadenas.
- Remodelación escape para mejorar la respuesta del motor.
- Unión escape-silencioso con junta tórica.

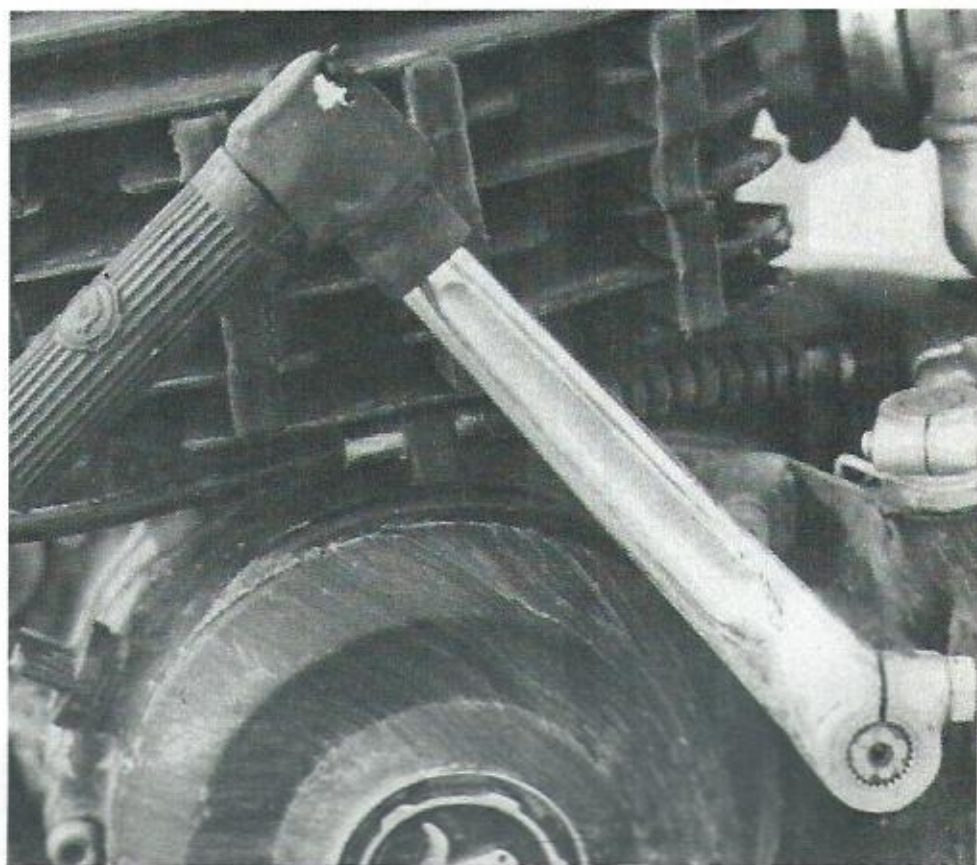
Por último, merece la pena destacar el color azul integral, que en definitiva es la gran diferencia exterior con los modelos precedentes.

PUESTA EN MARCHA

El arranque sigue siendo igual de eficaz que en los modelos precedentes gracias al carburador con mando de aire incorporado, a la suavidad de la palanca y un sistema de desmultiplicación, y a la perfecta conjugación de

la carburación al ralentí y reglaje de la puesta a punto.

Una novedad se incorpora en el arranque; una pequeña novedad de la palanca para variar el punto de ataque

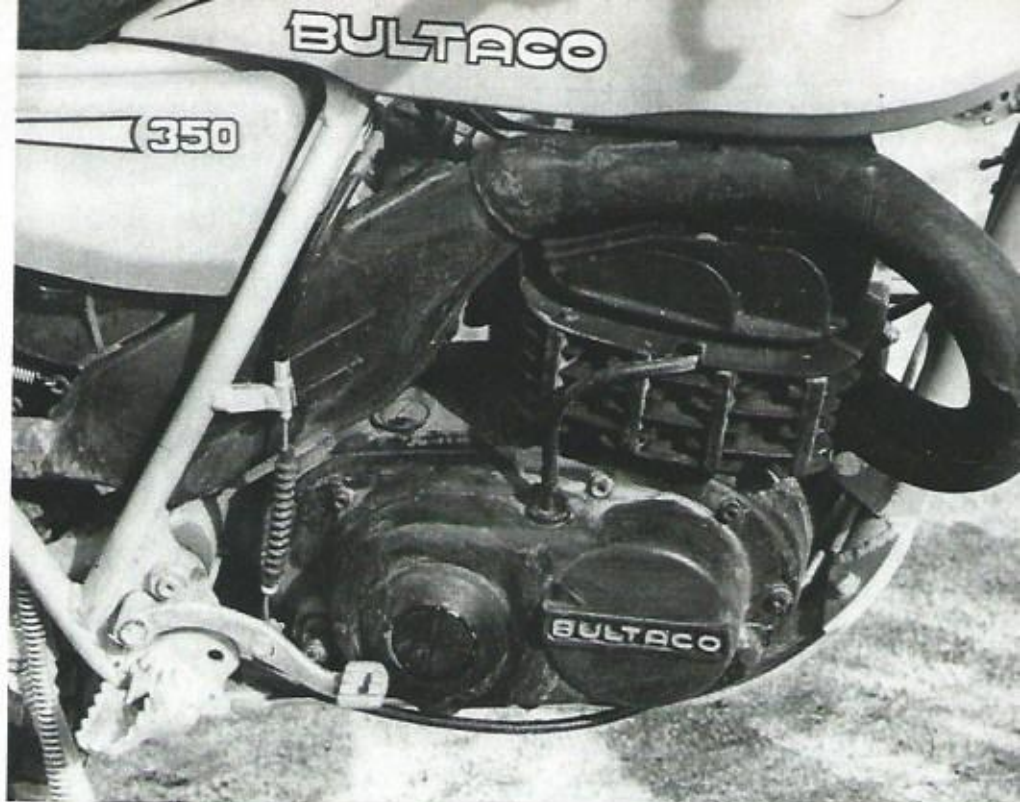
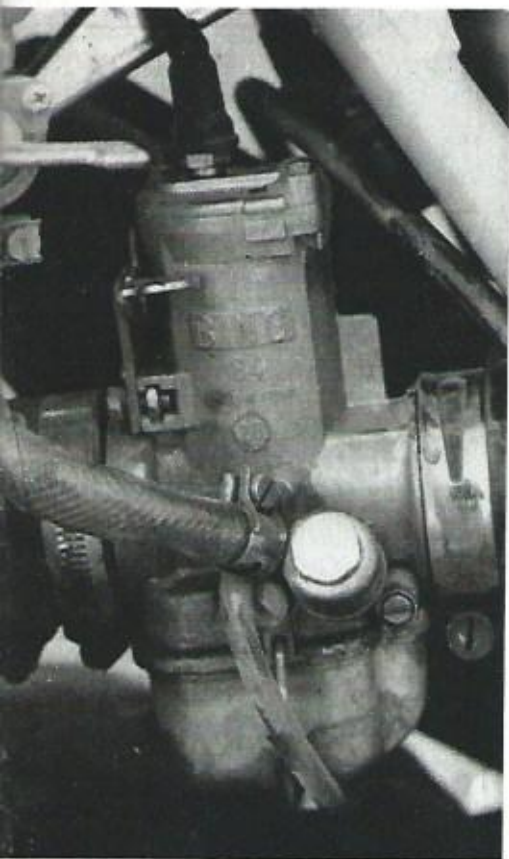


BULTACO SHERPA 350. MODELO '79

CAMBIO Y EMBRAGUE

La misma suavidad de manejo, la precisión característica de las Sherpa T, la selección habitual y el escalonado de todo el cambio, siguen dando satisfacciones de uso y de rendimiento. No ha habido ninguna variación en todo el sistema (ni falta le hacía). El embrague, por su parte, nos vuelve a dar aquella suavidad y precisión que tantas veces hemos elogiado.

del tornillo pasante que cierra la entalla de la base al eje de puesta en marcha. La palanca en sí misma cambia de forma, asemejándose ahora a una biela por los surcos laterales que tiene a cada lado.



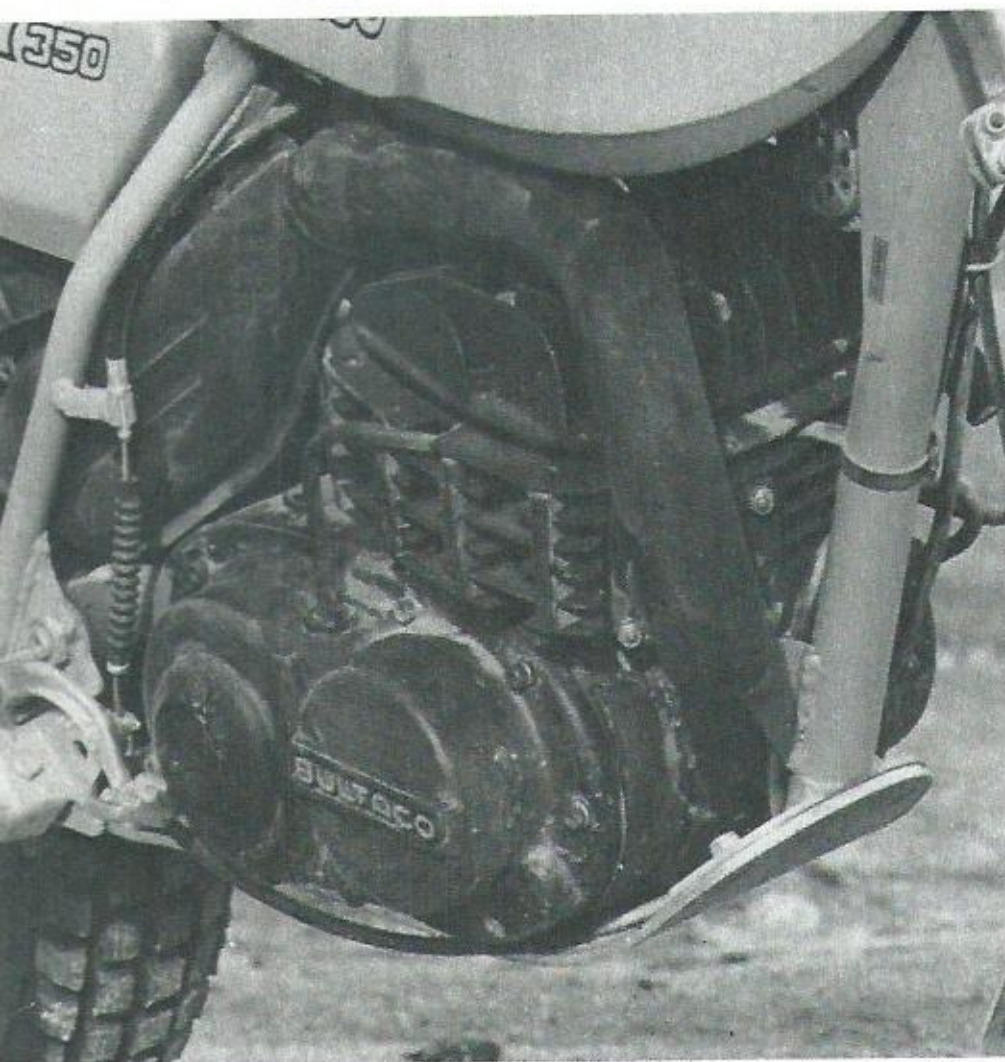
RUIDO MOTOR Y VIBRACIONES

Ninguna novedad en este apartado. Todo sigue dando el mismo resultado, a pesar de haberse aumentado el diámetro del tubo de unión entre escape y silencioso para mejorar el rendimiento del motor, como veremos más tarde.

A nivel vibraciones no hay tampoco novedades, ninguna mejora ni empeoramiento, y la verdad es que tampoco

hace falta ponerse a trabajar para reducir las vibraciones en una moto que, por su curva de potencia y régimen de utilización, apenas tienen efectos molestos.

El filtro tampoco deja pasar el eco de la succión de fluido, aunque la caja-laberinto es de motor tamaño que la montada en la versión '76.



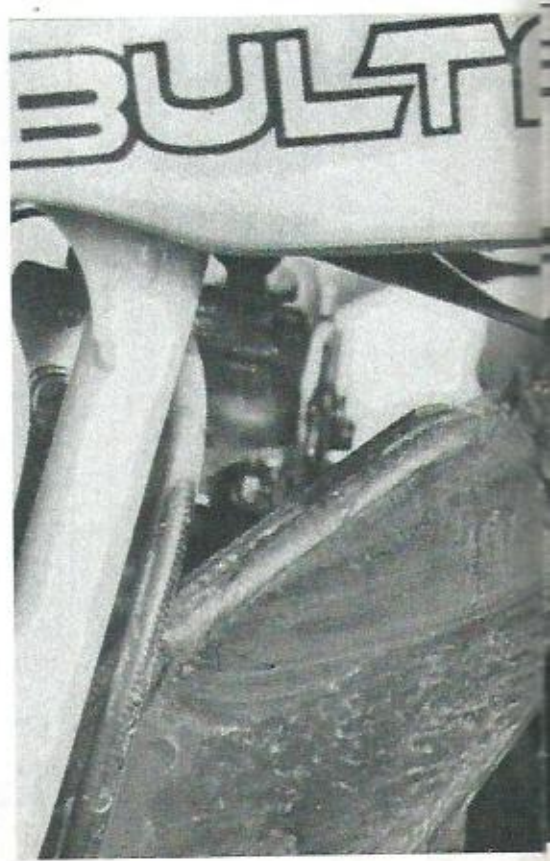
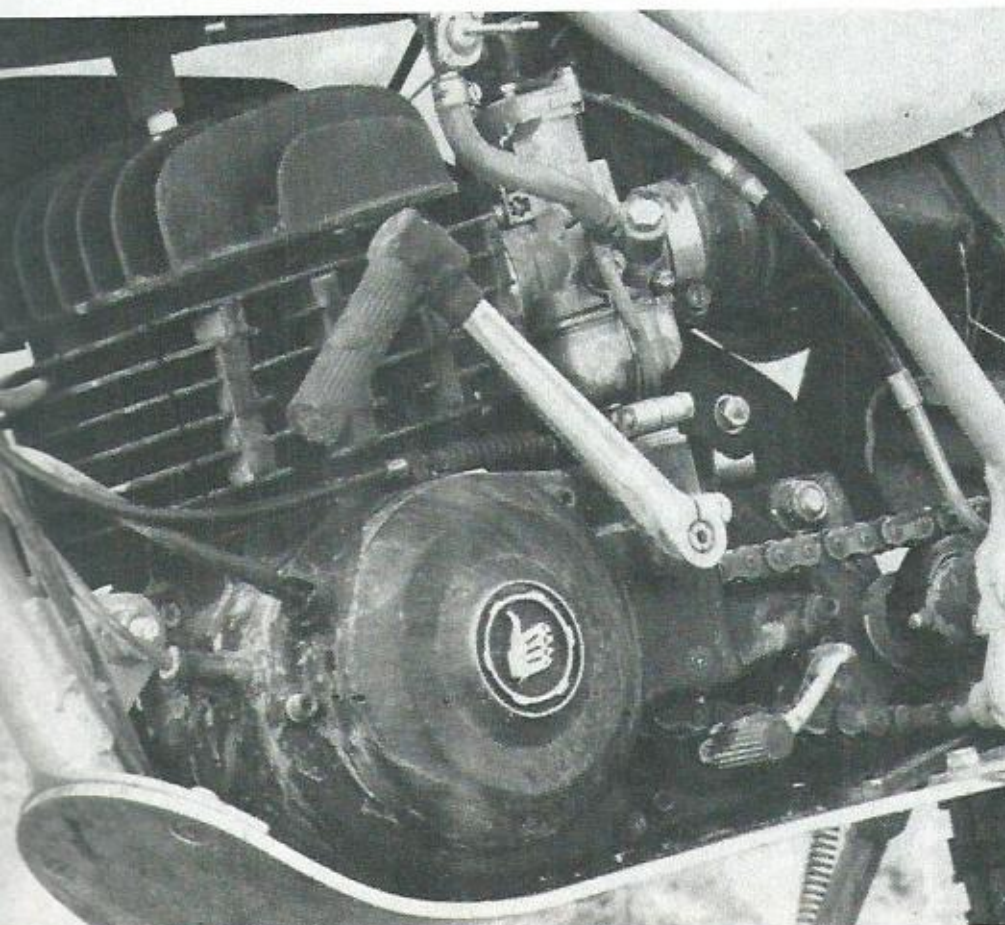
MOTOR

Sin que la modificación sea realmente notoria, es curioso como ha cambiado la respuesta del motor con solo aumentar el diámetro del tubo de escape en la unión con el primer cuerpo del silencioso. Un escape más desahogado que varía la respuesta de este cilindro que no ha sufrido ninguna modificación ni retoque.

Por esta modificación se consigue que la respuesta del motor a bajo régimen sea más limpia y precisa, proporcionando más tacto de conducción en cualquier tipo de zona.

También se ha conseguido más caballaje a menor régimen y, en especial, se ha incrementado la potencia en bajos consiguiendo una mayor progresividad en la respuesta y, en consecuencia, en la tracción. Dicho de otro modo, ha perdido brusquedad, si se puede llegar a denominar de esta forma la antigua suavidad.

Alargando las velocidades, para remontar una pendiente o subir un escalón, apreciamos que tiene más nervio y se estira un poco más que la versión anterior, lo que permite escalar con más soltura

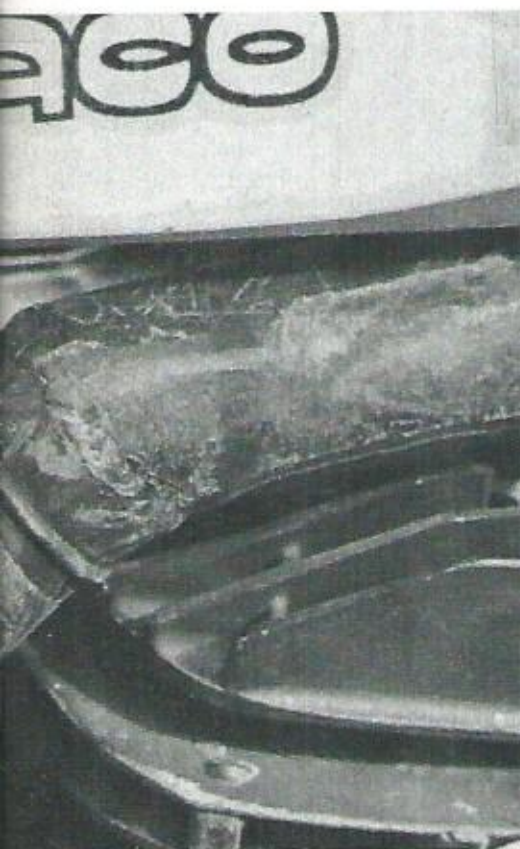


BULTACO SHERPA 350. MODELO '79

una zona con rampa exagerada que no permita embalsarse por falta de espacio.

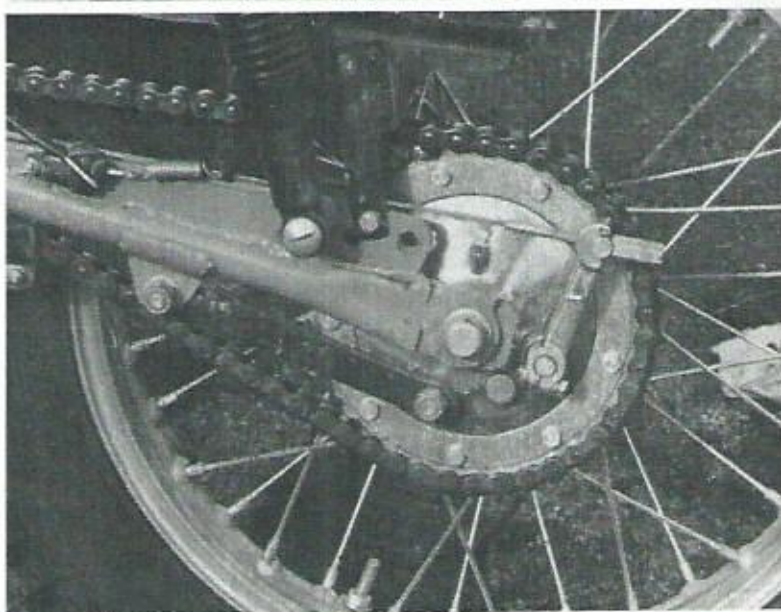
A muy poca velocidad (paso de tortuga) es realmente precisa en las primeras pistonadas, permitiendo un perfecto control de la tracción a una velocidad mínima de trial. Dicho de otra forma, la respuesta del acelerador es tan exacta que se puede plantear el desarrollo de una zona con una precisión de centímetros ante el paso de cada obstáculo.

Otra novedad es la tapa lateral izquierda, que sigue el sistema «aspirado», o sea, siguiendo a la perfección todas las formas de los componentes que encierra, de forma que la anchura de este motor ha disminuido en algunos centímetros. En consecuencia, el eje de arranque es más corto y ello impide que en los modelos anteriores se puede llegar a montar con facilidad esta nueva tapa de diseño más moderno, ya que la palanca quedaría en voladizo y con un trozo de eje que podría chocar y romperse entre las rocas y piedras de cualquier zona.



FRENADO

Tampoco tenemos variaciones en la frenada, pero merece la pena recordar que los dos tambores de la Sherpa son realmente un prodigio de precisión, suavidad, progresividad y tacto, además de proporcionar la suficiente potencia de frenado para cualquier eventualidad, incluyendo las barbaridades que se llegan a hacer en las interzonas de los triales actuales, tan justos de tiempo.



FICHA TECNICA

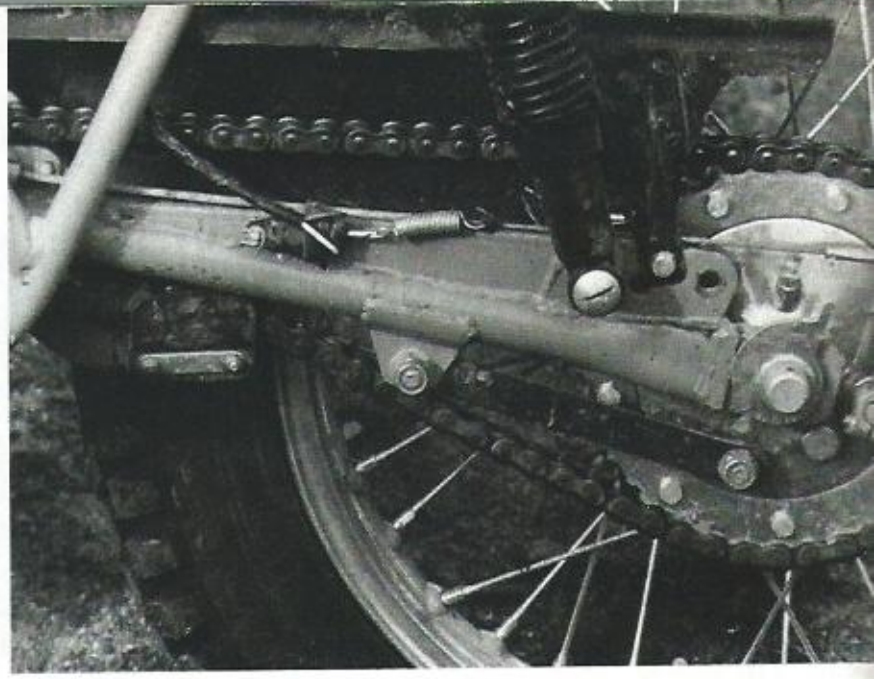
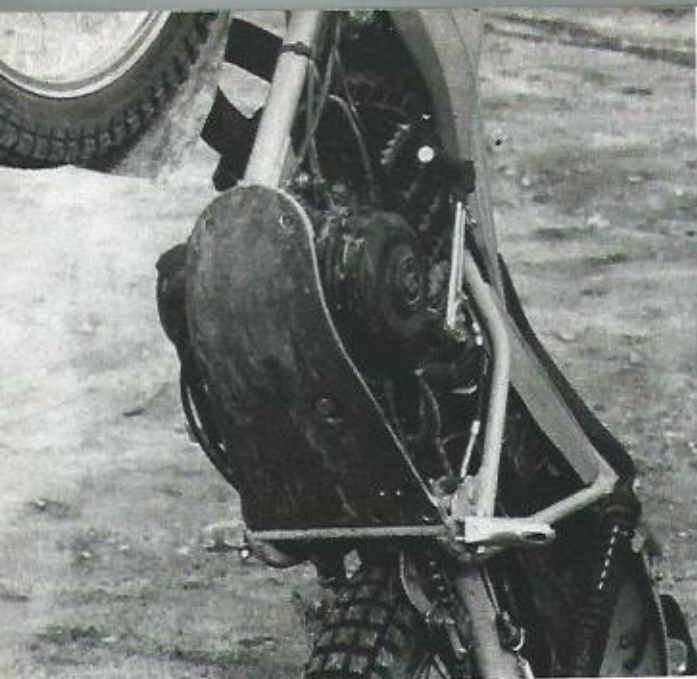
MOTOR

Número de cilindros: Uno. Ciclo: Dos tiempos. Diámetro y carrera: 83,2 x 60 mm. Relación de compresión: E = 9. Potencia máxima: 20,8 CV a 6.500 r.p.m. Par máximo: 2,76 mkg. a 4.000 r.p.m. Cilindrada exacta: 326,2 c.c. Carburador, marca, tipo y diámetro: Bing T-84 de 28 mm. Gicleur principal: 123. Gicleur secundario: 40. Posición aguja: Segunda ranura. Bujía, marca, tipo: Champion N 12. Sistema de encendido: Volantes. Caja de cambios, número de relaciones: Cinco. Desmultiplicación de cada una: 0,223 - 0,287 - 0,376 - 0,612 - 1. Embrague: Multidisco en baño aceite. Desarrollo secundario: 8,419:1. Número de dientes

piñón: 11. Número de dientes corona: 39.

CHASIS

Tipo: Simple cuna interrumpido bajo el motor. Material de su construcción: Tubo de acero. Frenos, tipo: Tambor. Diámetro: Delantero y trasero, 125 mm. Suspensión, tipo convencional. Marca amortiguadores: Betor. Marca y tipo de neumáticos: Delanteros y traseros, Pirelli Trial. Medidas: Delantero, 2,75 x 21; traseros, 4,00 x 18. Altura mínima estribos: 380 mm. Altura mínima suelo: 343 mm. Altura máxima manillar: 1.095 mm. Anchura manillar: 840 mm. Altura máxima asiento: 825 mm. Distancia entre ejes: 1.315 mm. Peso en vacío: 92,5 kg. Capacidad aceite horquilla: 180 c.c. por botella. Tipo del mismo: Aries ligero.



que le confieren mayor rigidez y, en consecuencia, unas reacciones mucho más nobles, que colaboran a darle más precisión a la dirección al evitar que el basculante pueda llegar a flexar.

La corona de arrastre es mucho menor en diámetro, para alejarla de posibles impactos con piedras o rocas y evitar los inevitables fiascos que se producen cuando salta la cadena. Esta corona, que antes era de 46 dientes, tiene ahora solo 39, y para no variar el desarrollo se ha tenido que reducir en dos dientes el piñón de sa-

lida de cambio. Al efectuar esta reducción del arco de la cadena se corre el riesgo de que la misma esté en constante rozamiento con el eje del basculante y la chapa protectora del cárter, para lo que se han montado unos tacos de caucho que hacen la función de patín deslizador, evitando desgastes innecesarios y un silencio total.

La amortiguación y la suspensión siguen la tónica anterior, ya que no se considera bien solucionado el sistema de horquilla de aire y aceite ya incorporada en

otros modelos de t.t. y cross de la marca. Para el trial, los pilotos de Bultaco siguen prefiriendo el sistema convencional, que en realidad está consiguiéndose, aunque están trabajando para mejorarlo con horquillas oleoneumáticas.

Otra novedad, que ya habíamos visto en algunas motos oficiales desde hace tiempo, es un tortuoso caballete lateral que se esconde en todos los rincones posibles para alejarlo del suelo y los obstáculos.

El manillar recibe una barra central de refuerzo, que cumple

ESTABILIDAD, CHASIS Y AMORTIGUACION

Empezaremos por el chasis, ya que es una parte que ha recibido varias mejoras.

Digna de aplauso ha sido la incorporación de una chapa inferior de protección del cárter... ¡ya era hora! Esta chapa se ha montado al cortar los tubos que hacían de cuna y, en consecuencia, de protección.

La razón por la que se ha efectuado esta variación es sencilla y llana. Se ha deseado aumentar la distancia mínima al suelo para sortear mejor los obstáculos y, por otra parte, se ha subido un par de centímetros el motor con el fin de variar el centro de gravedad y conseguir mayor movilidad en la dirección, siendo mucho más rápida de reacciones y más fácil de conducir con la rueda delantera en el aire.

Tal como expresaron Manuel Soler y Javier Cucurella, que colaboraron en esta prueba, la nueva Sherpa da la sensación de ser más ligera y más fácil de conducir, gracias a esta variación del centro de gravedad.

Siguiendo con el chasis, encontramos unos importantes refuerzos en el basculante, por adopción de cartelas de chapa,

FICHA DE ENSAYO

	Muy mal	Mal	Regular	Bien	Muy bien	Excelente
MOTOR						
Potencia:						
Bajos						
Medios						
Altos						
Acceleración						
Suavidad:						
Bajos						
Medios						
Vibraciones:						
Manillar						
Estríbo						
General						
Arranque:						
Comodidad						
Suavidad						
Eficacia						
Embrague:						
Suavidad						
Localización P. M.						
Cambio:						
Suavidad						
Precisión						
Escalonamiento						
Comportamiento a régimen fijo:						
Al 50 %						
Al 75 %						
Al 100 %						
Ruidos:						
Escape						
Admisión						
Pistón						
Transmisión 1.ª						
Accesibilidad al:						
Filtro de aire						
Bujías						
Carburadores						
Cables:						
Embrague						
Gas						
BASTIDOR						
Chasis:						
Estabilidad						
Manejabilidad						
Suspensiones:						
Delanteros:						
Suavidad						
Eficacia						
Traseros:						
Suavidad						
Eficacia						
FRENOS						
Delantero:						
Potencia						
Suavidad						
Progresividad						
Trasero:						
Potencia						
Suavidad						
Progresividad						
Neumáticos:						
Adherencia, delantera						
Adherencia, trasera						
Posición de:						
Manillar						
Estríbo						
Asiento						
Pedal cambio						
Pedal freno						
Asiento:						
Altura						
Anchura						
Mullido						
Confort del:						
Piloto						
Acabados:						
Pintura						
Soldaduras						
Cromados						
Diseño general						
Varios:						
Caballete						
Capacidad depósito						
Colocación escape						
Palancas de:						
Freno delantero						
Embrague						
Puños						

BULTACO SHERPA 350. MODELO '79

el cometido de riostra, tal como ya se conoce desde hace tiempo en las motos de cross y t.t. El hecho de que se haya montado este tirante es debido a una reducción del peso y resistencia del manillar.

En definitiva, la nueva Sherpa recibe una serie de pequeños detalles que le permiten seguir estando en la más acertada actualidad funcional, aportando todas las enseñanzas recopiladas a lo largo de esta temporada 1978.

C. D.

ENGRASE SUPERFICIAL, ENGRASE FUGAZ Y ENGRASE TECNOMOTO.

Estas son, básicamente, las tres formas que existen de engrasar una cadena. Y éstas son las particularidades y consecuencias de cada una de ellas:

Engrase superficial: se consigue utilizando un lubricante espeso, de alta densidad. El resultado es excelente a simple vista, pues la cadena se muestra exteriormente cubierta de grasa... mientras su interior continúa seco, pues, por esa excesiva densidad, el líquido no consigue penetrar.

Engrase fugaz: se logra al emplear un producto muy fluido. El lubricante se filtra hasta los rincones más ocultos de la cadena, pero, cuando la moto se pone en movimiento y adquiere velocidad, la grasa resulta despedida por efecto de la fuerza centrífuga. Al poco tiempo la cadena está seca, mientras la chaqueta y los pantalones del conductor disfrutan de un engrase perfecto...



Engrase TECNOMOTO:

El lubricante es lanzado desde el spray en estado de gran fluidez, penetrando sin dificultad en el interior de la cadena. Posteriormente, a los pocos segundos de entrar en contacto con el aire, aumenta su densidad y queda perfectamente adherido, evitando la posibilidad de ser expulsado durante la marcha. El sistema ideal... y más económico, ya que, por sus características, permite distanciar las operaciones de engrase y aumenta la duración de las cadenas.



**NUEVAS IDEAS
TECNOMOTO**