



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



una "trail" a la española

ALPINA

250



ALPINA 250

La gama de las Alpina ya es conocida de nuestros lectores desde hace muchos años, pero la que hoy presentamos es la última versión de la marca de San Adrián, que ha sido realizada recogiendo las experiencias del trial y las propias de las anteriores Alpina, hasta desembocar en este modelo que aúna muchas características de las Sherpa y de las Alpina clásicas.

Para empezar hemos de revelar que el chasis es el de Sherpa sin más reformas, así como el cilindro, carburador y escape. La caja de cambios es la misma de los anteriores modelos y la de la Matador MK-9, o sea, una relación más larga que en trial, pero muy adecuada para el enfoque de esta moto.

La amortiguación es particular, especialmente detrás, que si bien es más dura que en las Sherpa, ha ganado eficacia y recorrido en relación a sus predecesoras. La horquilla delantera es de origen trialero, aunque ligeramente más dura.

Tal como conviene a una moto de todo uso, y especialmente fuera de carretera, los neumáticos son de cross, proporcionando mejor tracción en terrenos poco adherentes y blandos, amén de mejorar la estabilidad en caminos.

La estética de la nueva Alpina ha cambiado mucho; ahora se nos presenta como una derivación directa de la Sherpa, tras haber heredado las líneas básicas del depósito, aunque en este modelo sea más voluminoso, pero no por ello molesto.

A nuestro modo de ver, la Alpina actual está más cerca de la moto todo uso que la anterior (sin querer desmerecerla ni mucho

menos), a pesar de algunos detalles mejorables por necesidad y de otros que bien pueden ser de apreciación propia.

PUESTA EN MARCHA

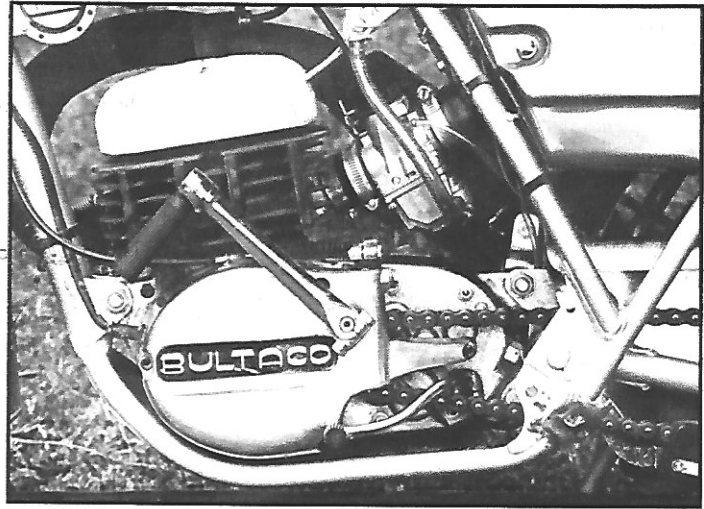
Gracias a la ayuda del starter del carburador, siempre se obtienen buenos resultados sin necesidad de dar más de dos o tres patadas. A propósito de las patadas, hemos de decir que esta moto adolece de un mal ya visto en otros modelos de la marca. Se trata de la coincidencia de la estribera izquierda con el extremo de la palanca, con lo que en repetidas ocasiones se nos clavó ésta bajo la tuerca de articulación del estribo. Este mal puede ser remediado con sólo poner una tuerca que tenga la cabeza más delgada, para permitir el libre paso del "kick" frente al estribo.

RUIDO MOTOR

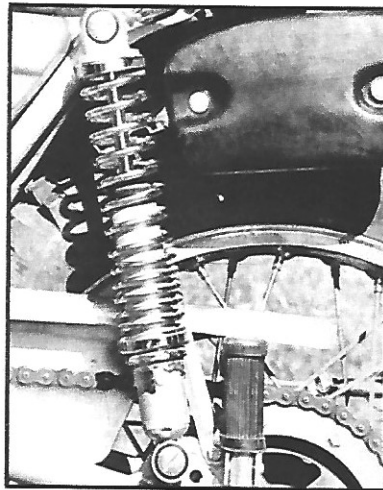
Aparte del clásico siseo de transmisión primaria, característico de la marca, no se percibe ningún otro ruido proveniente del motor. Añadamos que tanto el silencioso (habitual de trial y Alpina) como la admisión son tan discretos que no se dejan oír más de lo que lo haría el velomotor más insignificante, característica que no deja de ser un bien para el motociclismo en general.

EMBRAGUE

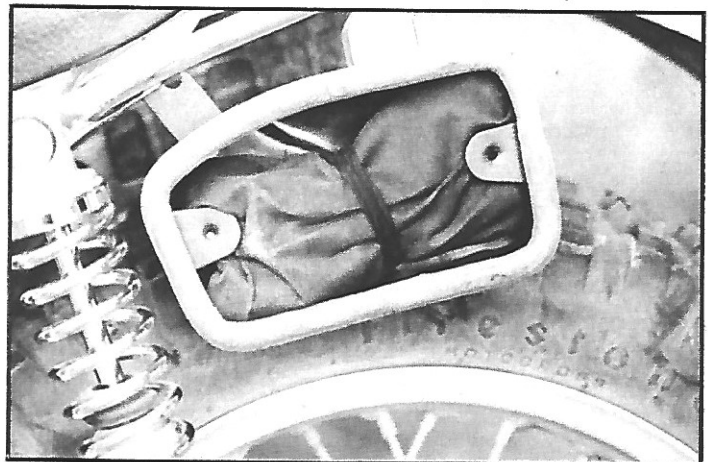
El ejemplar en particular que fue motivo de nuestra prueba tenía una dolencia de embrague que en otros tiempos fue el "talón de Aquiles" de las Bultaco de carretera y todo-terreno. El embrague tenía una marcada tendencia a arrastrar y, en consecuencia, no permitía encontrar el punto muerto una vez detenidos. Cuando consultamos el



El motor ofrece excelente elasticidad, aunque, cuando se desea andar rápido, no "estira" demasiado.



Los amortiguadores Betor son muy eficaces. En la fotografía se puede observar la caja de herramientas y sus dos moletos tornillos.

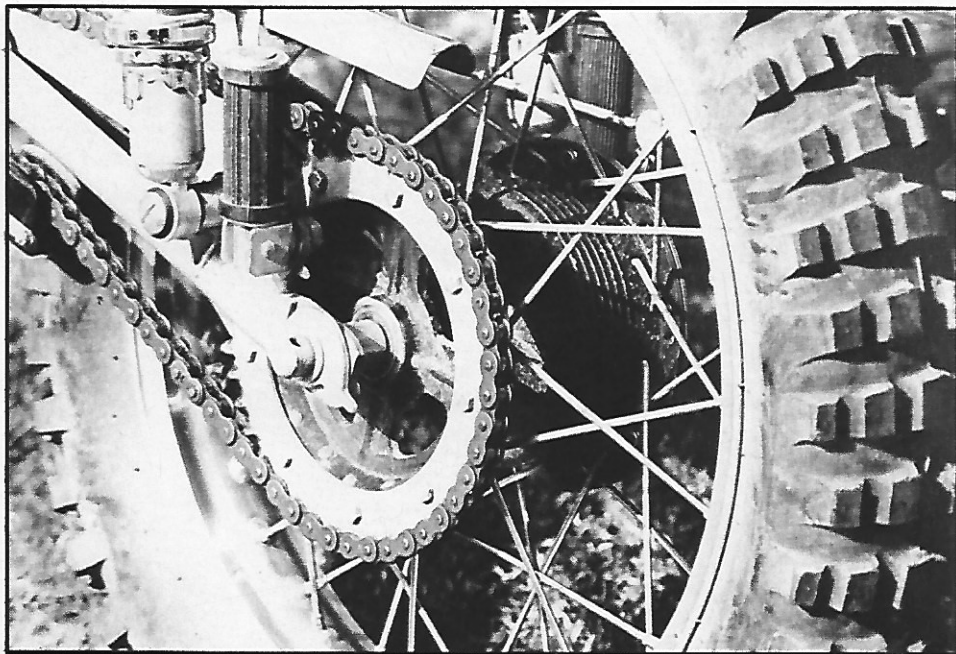
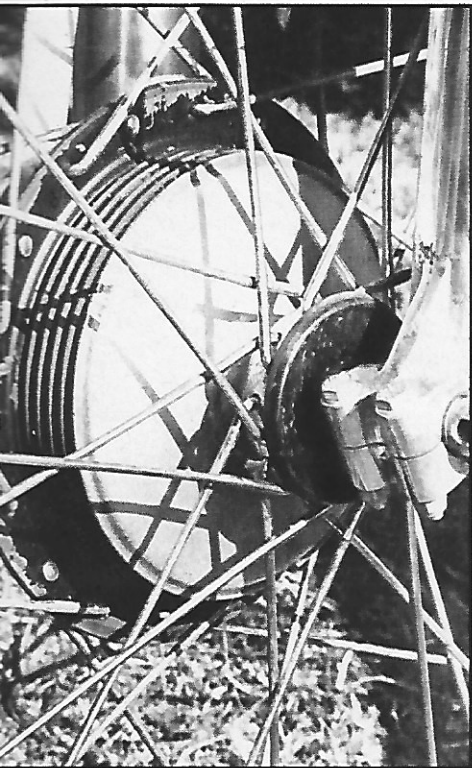


Con la caja de herramientas abierta, se aprecia el ajustado espacio para las herramientas que entrega la fábrica.

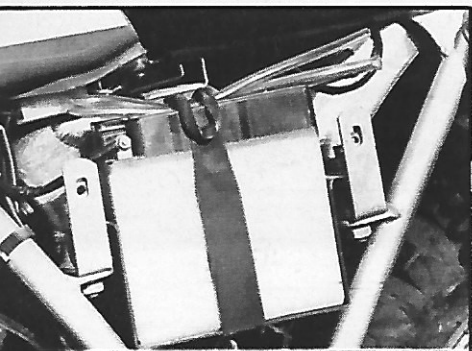
motivo, nos revelaron que no es otra cosa que un defecto de montaje en la cadena, que se soluciona con sólo rehacer los reglajes de tensión interior.

En el caso de que algún cliente se encuentre con

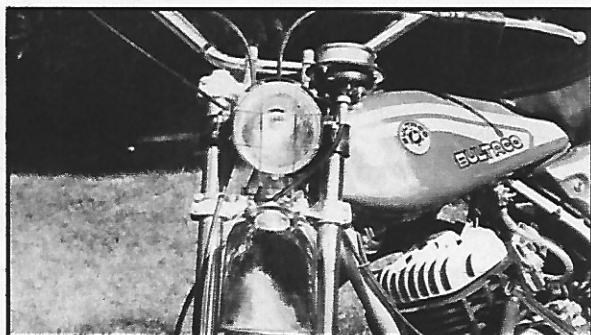
esta anomalía, el servicio técnico que le asista se lo solucionará en poco tiempo y sin cargo. Esta aclaración hecha no deja entender que se hayan encontrado muchas motos deficientes, sino todo lo contrario; pero



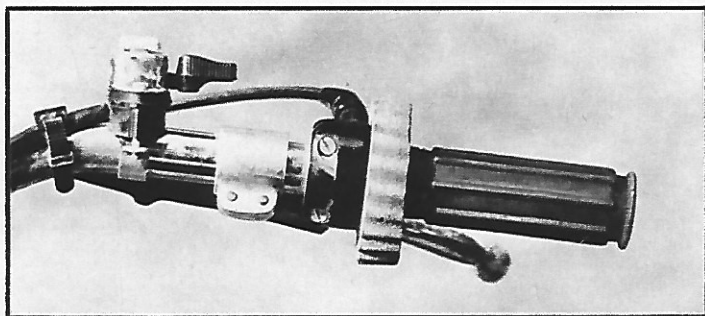
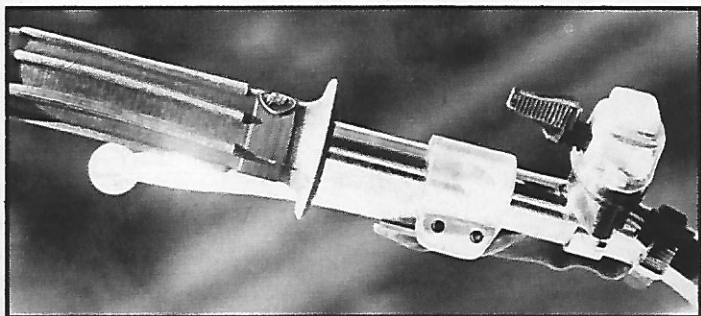
El freno delantero es realmente excepcional en todos los aspectos. El trasero está falto de tacto y recorrido; su potencia es reducida para conducción rápida.



Las Alpina salen con batería para cumplir con las normas de determinados países. En España serán muchos los que la suprimirán.



El faro está protegido por una rejilla, tal como mandan las modas de motos de montaña. El cuentakilómetros está situado al lado del faro, de forma flotante.



Los conmutadores se han independizado, teniendo ahora dos pequeños mandos más accesibles que el clásico compacto.

la aclaración vale la pena hacerla de antemano.

CAJA DE CAMBIOS Y SELECTOR

El escalonamiento de este cambio está muy de

acuerdo con la utilización que se ha de dar a la Alpina, ya que no es una moto de trial ni una todo-terreno; sólo y llanamente un adecuado intermedio muy apto para las excursiones monta- ñeras. En consecuencia, la

relación de las velocidades se ha estudiado para que no haya saltos entre ellas y que el motor siempre esté en campo de potencia, siendo, en consecuencia, más utiliz- able por todo tipo de con- ductor.

Nosotros en particular hubiésemos deseado una primera más corta, y para detallar la relación que deseáramos de forma popular, diremos que la segunda de las Sherpa podría hacer perfectamente

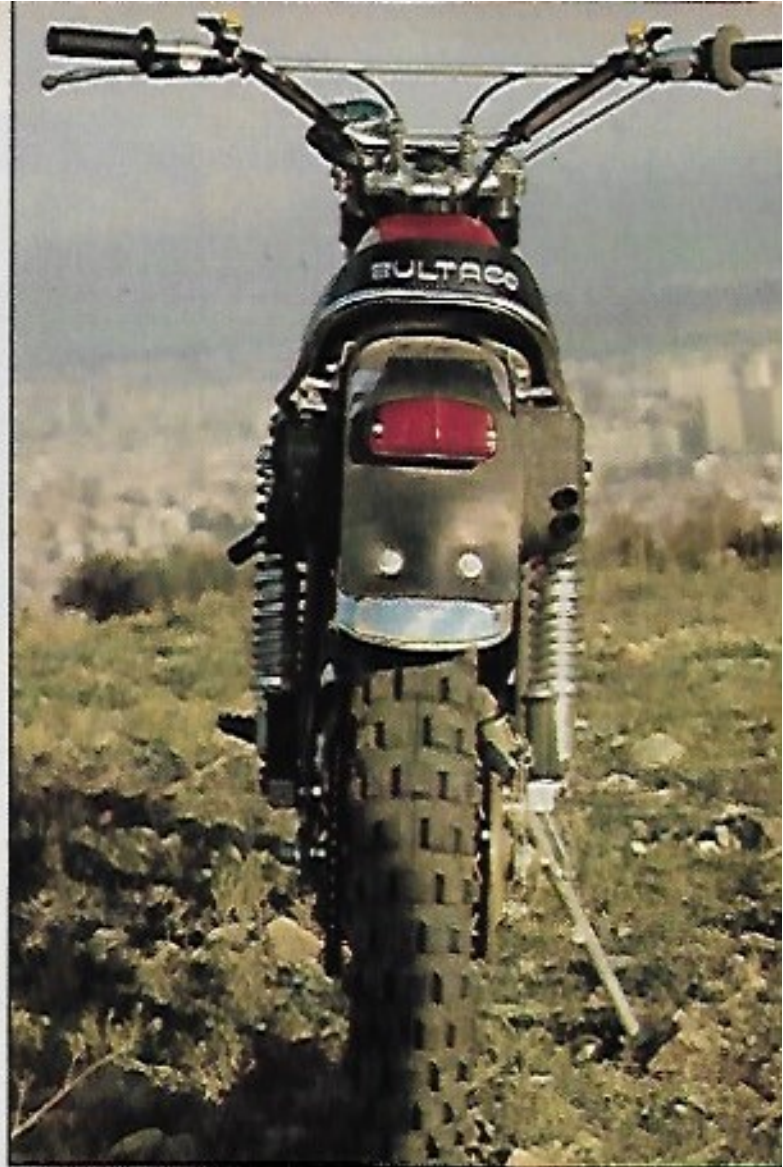


ALPINA 250

el oficio de la primera en la Alpina. Este requerimiento particular es para poder sortear con mayor facilidad los obstáculos habituales que se encuentran en los senderos empinados y difíciles, ya que, al disponer de una marcha más corta, es más fácil conducir entre piedras, rocas, raíces, etcétera, a velocidad lenta, para no ser desmontados en algunos impactos con cortados y desniveles.



El depósito, de diseño similar al de la Sherpa, tiene capacidad de 8,5 litros y una anchura que permite ponerse de pie sin que moleste demasiado.



Como en otras ocasiones, Javier Cuseroña colaboró en esta prueba para MOTOCICLISMO.



ALPINA

250

El selector, como ya es habitual en Bultaco, se comporta perfectamente, siendo suave, preciso y de recorrido medio.

MOTOR

Anteriormente ya hemos revelado que el cilindro es el mismo de la Sherpa, o sea, que ofrece una potencia excepcional a bajo régimen que facilita la conducción, pero, para ir rápido por caminos, requiere ser llevado con marchas largas (cuarta y quinta), ya que se estira poco.

En tramos trialeros quizá se encuentra a faltar algo de potencia en el preciso instante de abrir los gases ante el obstáculo a remontar, pero no se debe olvidar que este motor es un 250 y nosotros estamos ya excesivamente habituados a la "patada" de los 325 y 350. En consecuencia, hemos de aclarar que este "cuarto de litro" se comporta muy adecuadamente a su cilindrada y en función de su potencia (14,1 CV.), por lo que esperamos que la misma moto, con el motor de 348 centímetros cúbicos, sea realmente fabuloso.

FRENADO

El freno trasero está falto de tacto y asimismo de recorrido. La potencia frenante es reducida para conducción rápida en caminos donde se permite "ir a tope" y apurar frenadas.

El delantero nos ofrece un excelente comportamiento y buen tacto, y gracias a él hemos salido de alguna situación apurada.

Para trialear, el conjunto frenante es bastante bueno, aunque la falta de tacto del trasero resulta molesta en las bajadas de piso poco adherente.

ESTABILIDAD-AMORTIGUACION

Sorprendentemente buenos y eficaces nos han resultado los amortiguadores traseros, absorbiendo toda irregularidad sin brusquedades y dando la sensación de que seguían el perfil del terreno como si la rueda estuviera aprisionada al suelo por una fuerza excepcional. Con dos plazas hicimos algo de montaña, pudiendo asegurar que, prácticamente, nunca se hace tope en conducción normal, que, en definitiva, es la que se adopta cuando se lleva pasajero. La horquilla delantera resulta eficaz en caminos rápidos, sin defectos ni fallos, pero haciendo pseudotrial es algo dura. No obstante, es el compromiso ideal para esta moto mixta, que nos ha de permitir llegar a todos los sitios con una serie de ventajas que no tienen ni las trial ni las todo-terreno.

La estabilidad general es muy buena, hasta diríamos que fabulosa. Por amortiguadores, chasis y neumáticos no hemos tenido en ningún momento problemas de estabilidad, aparte de algún que otro derrapaje en asfalto, muy normal utilizando neumáticos de cross.

POSICION DE CONDUCCION Y CONFORT

La posición ideal de la Alpina es sentado, y nos atrevemos a decir que ha sido hecha con esta intención, aunque también se ha cuidado la necesidad de conducir de pie en los tramos difíciles que necesitan bascular el cuerpo para mantener el mejor equilibrio en función de los obstáculos. Sentado se tiene una posición muy buena y turística que permite un confort muy bueno, aunque el asiento hace una ligera bajada que nos manda el cuerpo hacia delante, obli-

gando al piloto a estar constantemente reculado para mantenerse en la posición ideal. Este defecto es ya clásico en estas motos, y todavía no hemos encontrado la razón lógica que obligue a hacer el asiento en plano inclinado. Gracias por el mullido del asiento, que evita los clásicos impactos de los baches y piedras en las posaderas y columna vertebral. El manillar, bastante ancho y alto, resulta muy cómodo y permite mantener el cuerpo erguido, de forma natural y estable, evitando el cansancio en la espalda después de conducir por espacios largos.

En pie resulta un poco ancha en las tapas laterales que esconden el filtro y la batería obligada en algunos países. De no ser por estas anchas tapas, se podría adoptar una buena posición, ya que el depósito, siendo más ancho que en la Sherpa, no es excesivo para una moto que no está concebida para el trial.

MANEJABILIDAD

Desde luego que la Alpina resulta manejable, ya sea sentado o de pie, aunque trialeando siempre nos vienen a la memoria las ventajas de una Sherpa. Lástima de la prominencia de las tapas laterales, ya que, si se hubieran hecho rectas, o incluso cóncavas (estilo Sherpa), se hubiese ganado espacio para las piernas y, con ello, se hubiese aumentado la manejabilidad.

Tanto en ciudad como en carretera, la Alpina ofrece una manejabilidad extraordinaria, de moto ligera, con buen reparto de pesos y una posición (sentado) que permite balancearla fácilmente sin ninguna clase de resistencia.

CONCLUSION

Una excelente moto mixta, que permite hacer toda

clase de senderos y caminos de montaña, con la que seguir cualquier trial o hacer excursiones en toda la extensión de la palabra. Para carretera y uso diario ciudadano se dispone de buen confort, buena posición de conducción (estilo turismo) y una agradable y útil relación de cambio que permite arrancar en primera y utilizar todas las relaciones como si de una turismo se tratase.

En definitiva, es una "trail" a la española, que supera la utilización de las niponas pero carece del refinamiento en acabados de las orientales, que en montaña no dejan de ser un estorbo incordiant.

LOS ULTIMOS DETALLES

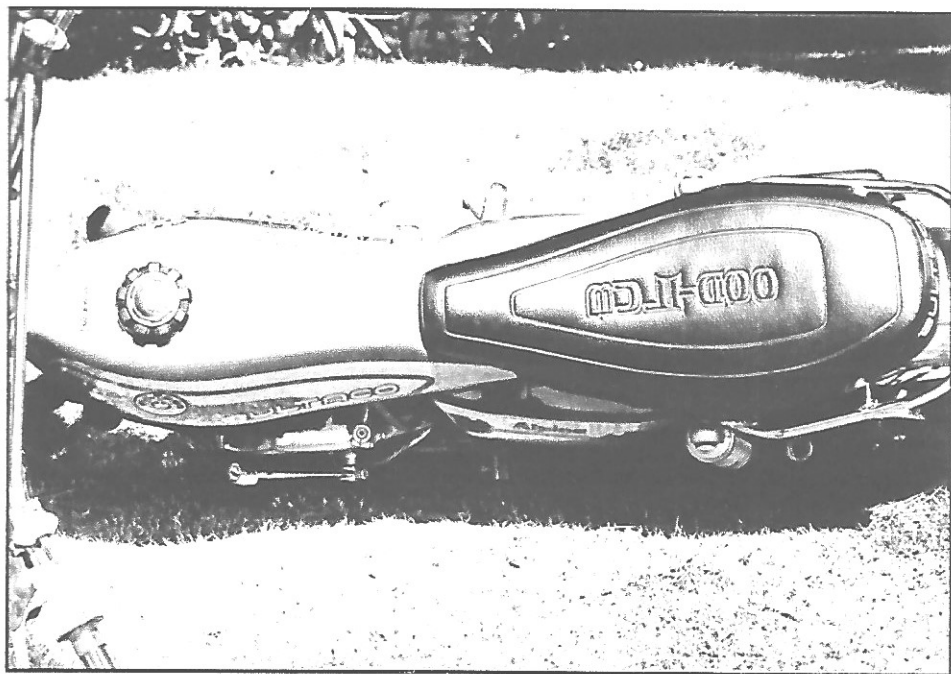
Asiento: Un buen asiento, mullido, pero que por su inclinación hace deslizar el cuerpo hacia delante. Para dos plazas resulta un poco corto; necesitaría unos diez centímetros suplementarios para ser adecuado.

Depósito: Bonita línea, gran capacidad y anchura discreta. Este ha sido un buen estudio de diseño y utilidad.

Caja de herramientas: Por su colocación resulta muy antiestética, aunque es mejor tener caja fea que carecer de ella. Esperamos que en próximas versiones se encuentre un sitio mejor. La tapa es sumamente incómoda para manipularla, ya que es necesario desenroscar dos tornillos cada vez que se quiere acceder a los útiles.

Starter: Situado en el carburador, es accesible, aunque para este tipo de motos sería mejor poder tenerlo en el manillar; pero Amal ya lo incorpora directamente en el cuerpo del carburador.

Caballote: El clásico y útil caballote lateral sigue las normas habituales de



accesibilidad y fiabilidad.

Tablier: Un cuentakilómetros total y parcial es el único componente del tablero de instrumentos, pero es lo único útil que se necesita en una moto de montaña de dos tiempos.

Conmutadores: Se ha separado y mejorado el clásico

conmutador compacto tras la adopción de dos pequeños interruptores (uno por lado) que mandan el pare de masa y las luces en la izquierda, y la bocina y cambio de intensidad lumínica en la derecha.

El asiento es cómodo, pero su inclinación manda al piloto hacia adelante. Su longitud es un poco escasa para dos plazas.

CARLOS DOMINGUEZ

FICHA TECNICA

MOTOR

Número de cilindros: Uno. Ciclo: Dos tiempos. Diámetro y carrera: 71 x 60 mm. Relación de compresión: 9 : 1. Potencia máxima: 14,1 CV. a 5.500 r. p. m. Par máximo: 2,04 mkg. a 4.000 r. p. m. Cilindrada exacta: 237,55 c. c. Carburador, marca, tipo y diámetro: Amal 2.600 de 27 mm. de diámetro. Gicleur principal: 150. Gicleur secundario: 20. Posición Aguja: Tercera posición. Bujía, marca, tipo: Lodge CLNY o Champion N12Y. Sistema de encendido: Femsa, con ruptores. Caja de cambios, número de relaciones: 5. Desmultiplicación e cada una: 0,2878-0,4426-0,6251-0,8219-1. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Número de dientes piñón: 11. Número de dientes corona: 42.

CHASIS

Tipo: Simple cuna desdoblado bajo el motor. Material de su construcción: Tubo de acero. Frenos, tipo: Tambor expansión interna. Diámetro: Delantero, 140 mm.; trasero, 140 mm. Suspensión, tipo: Telehidráulica. Marca amortiguadores: Betor. Recorrido: Delantero, 165 mm.; trasero, 90 mm. Marca y tipo de neumáticos: Delanteros, Firestone moto-cross; traseros, Firestone moto-cross. Medidas: Delantera, 3 x 21; trasera, 4 x 18. Altura mínima estribos: 400 mm. Altura mínima suelo: 305 mm. Altura máxima manillar: 1.095 mm. Anchura manillar: 830 mm. Altura máxima asiento: 840 mm. Distancia entre ejes: 1.270 mm. Capacidad depósito: 8,5 litros. Capacidad reserva, 1,5 litros. Peso en vacío: 101 kg. Capacidad aceite horquilla: 180 c. c. por lado. Tipo del mismo: Aries medio.

FICHA ENSAYO

	Muy mal	Mal	Regular	Bien	Muy bien
MOTOR					
Potencia				●	
Elasticidad					●●
Suavidad					●●
Vibraciones				●	
Arranque					●●
Embrague			●		
Cambio					●●
Accesibilidad al:					
Filtro aire				●	
Bujías					●●
Carburadores				●	
Cables:					
Embrague					●●
Gas			●		
FRENOS					
Delantero:					
Potencia					●●
Suavidad					●●
Progresividad					●●
Fading					●●
Trasero:					
Potencia		●			
Suavidad		●			
Progresividad	●				
Fading				●	
AMORTIGUADORES					
Delanteros:					
Eficacia					●●
Suavidad					●●
Traseros:					
Eficacia					●●
Suavidad					●●
CHASIS					
Estabilidad					●●
Altura				●	
Rigidez					●●
Basculante					●●
Asiento					●●
Manillar			●		
Estriberas					●●
Palancas:					
Freno delantero					●●
Freno trasero			●		
Embrague					●●
Cambio					●●
Mandos:					
Luces					●●
Claxon					●●
Caja herramientas	●				
Herramientas			●		
Capacidad depósito					●●
NEUMATICOS					
Delantero:					
Agarre					●●
Sección					●●
Trasero:					
Agarre					●●
Sección					●●