

# Bultaco Frontera MK II ¿pronto en serie?

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*  
80

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

**EXCLUSIVA**  
**SOLO**  
**MOTO**



No hace muchas semanas venía a nuestras páginas una moto de TT, Casa, que estaba en fase de prototipo muy avanzada, pero que quizá nunca verá la luz por culpa de los problemas laborales que atraviesa la «marca del trébol». El caso que nos ocupa ahora no es exactamente el mismo, pues si bien tenemos también otra moto de TT en fase de prototipo, ésta saldrá al mercado tarde o temprano... ¿Tres, cuatro, cinco meses?

Narciso Casas, gran amigo de todos

nosotros y hombre super dedicado al TT, tuvo la gentileza de dejarme probar, durante un entreno que hicimos en el circuito de Palafrugell con algunos de los pilotos de «Gas-Gas» (Alives, Pibernat, etc.), su nueva moto. Es esta que veis en las fotos.

Algunos ya la habréis podido ver en acción: en las 150 Millas de Mollet hizo su primera aparición, pilotada por Casas y Bultó, luego, en Tarrasa, «O Rei» ganaba con ella un TT. La moto está siendo pues-

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



ta a punto por Narciso para ser utilizada por los pilotos de la marca en la próxima temporada 78 y para ser aplicada a la serie próximamente, aunque la fecha de ello está aún por decidir.

Se ha partido, para la realización de esta máquina, de una moto de cross, la última de la serie «MK-11». No es por ello de extrañar que lleve los mismos colores generales (chasis y fibras) azules como la «Frontera». Partiendo pues de este chasis de cross se han ido poniendo a punto los diversos elementos necesarios en una TT.

El chasis es básicamente el mismo, con unos refuerzos en la parte trasera del asiento y unas «casas» que se han de soldar aún tras éste, como en las otras «Frontera» y que permiten mover mejor la moto en parado o en caso de caída. Se ha incorporado también el clásico caballete central de las TT que facilita mucho las reparaciones mecánicas.

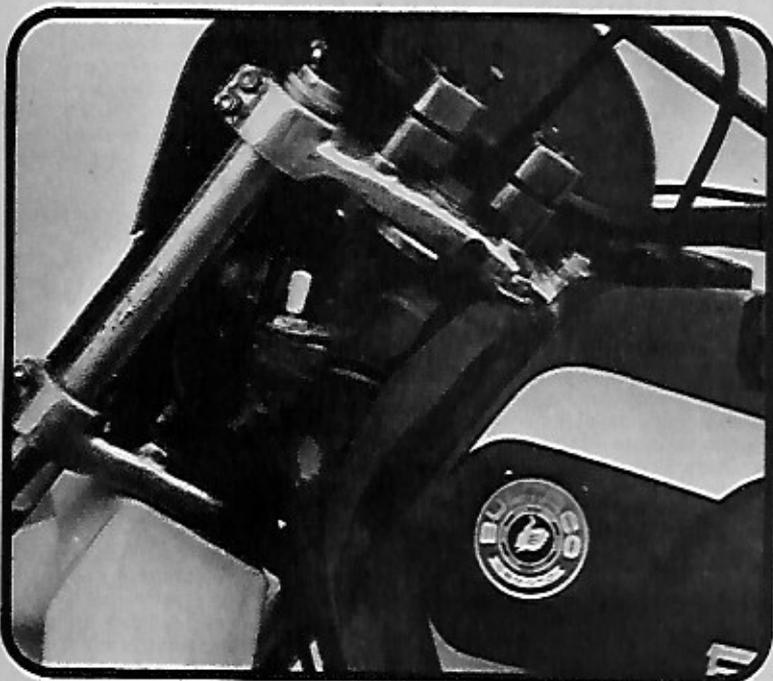
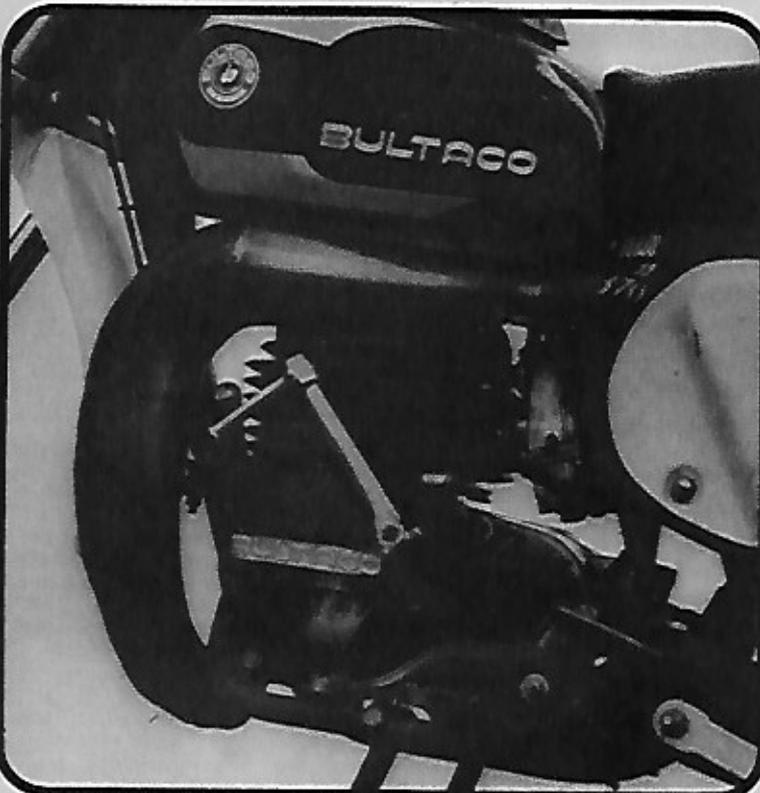
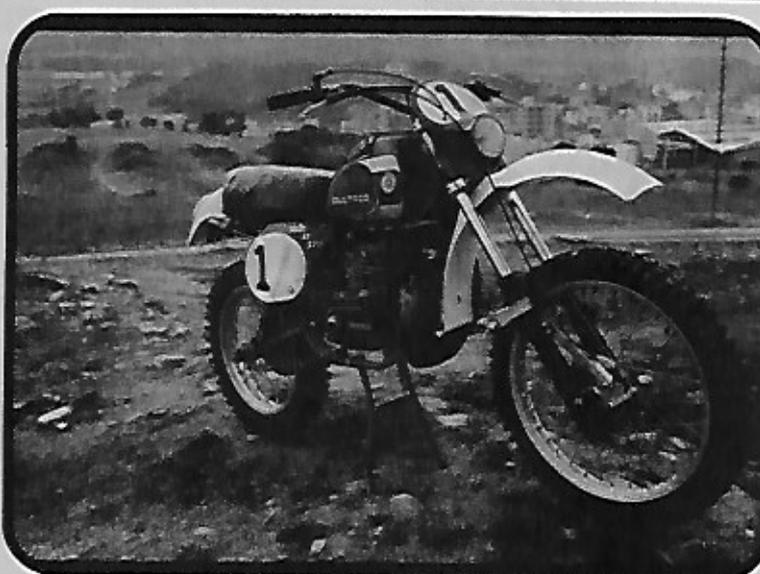
La fibra que monta la moto es idéntica a la «Pursang» en los laterales. El depósito es el de las últimas Frontera, pero parece que se va a cambiar y será de distinto diseño y de cabida algo mayor, también pintado en azul. Los guardabarros son de nuevo modelo. El trasero muy envolvente y llevando muy protegido el piloto trasero,

**Una vista lateral de la moto, en la que destaca el colorido azul y los nuevos guardabarros.**

el de la parte anterior es un «Preston» americano que dispone de unas eficaces «aletas» laterales, muy útiles en agua o barro. La placa numérica es la clásica, con un pequeño faro muy útil.

La amortiguación de esta moto se ha confiado a una horquilla delantera de diseño Bultaco y fabricación Betor, pero con una importante novedad: es de aire comprimido. En efecto, en la parte superior de las barras, junto a la tija de dirección, se encuentran las dos válvulas que permiten el llenado de aire a presión en cualquier momento. Según nos explicaba Casas, él ya había utilizado este año, en algunos momentos, una mezcla de aire y aceite en su horquilla, pero sin llegar a la totalidad de aire que se está probando ahora y que a buen seguro va a ser aplicada a la serie. Por este sistema se puede regular la dure-

**Detalle de la «tija de dirección». En la parte superior se ve la válvula de entrada de aire a las botellas de la horquilla. Debajo el interruptor de luces.**



**El motor de 370 c.c. va dotado de un nuevo cambio, en fase experimental y de una nueva distribución. El escape es por arriba, como en la de cross y el carburador un «Amal» con stárter.**

za o progresividad de la horquilla, según interese hacer TT o cross.

La parte trasera de la amortiguación está confiada a unos «Betor» gas de depósito separado, del último modelo, a los que se les han incorporado una serie de reformas para conseguir una mayor suavidad, es decir, que no sean tan duros, ya que en TT no se salta tanto como en cross... no se va tan deprisa.

El apartado de frenos es igual al de la cross, siendo éstos de magnífico resultado.

El motor es, sin duda, la gran herramienta de esta moto. La unidad que tenía Casas en sus manos y que será la que utilice él en el campeonato, era la de 370 c.c. aunque habrá, como es natural, la versión de 250 c.c. Este motor es de cross en su origen, pero se le han hecho unas im-

portantes variaciones. En primer lugar se ha modificado bastante la «termodinámica» del mismo, buscando una potencia algo superior en bajos y una curva de utilización «más plana» o amplia. El cambio ha sido modificado también y se está trabajando aún sobre el mismo, para encontrar un desarrollo adecuado y bueno para TT. El escape es casi similar al que lleva la cross «MK 11», por arriba, pero se está trabajando en el silencioso final, algo voluminoso aún, y que resulta también un poco ruidoso para circular por la calle...

Sería interesante dar datos sobre medidas, pesos o potencias, pero el lógico «secreto» que envuelve a toda moto en fase de prototipo y desarrollo nos lo impide. Si podemos decir que la máquina se está mostrando muy satisfactoria en sus primeras actuaciones, que Bultaco, contando con Casas, está haciendo una magnífica puesta a punto de la misma y que las reacciones y comportamiento de esta moto son muy distintos a la de los anteriores modelos de «Frontera». Casas y el resto del equipo la llevarán pronto en carreras... ¿Cuándo el «privado»?

**Horquilla Betor de aire, con el nuevo guardabarros «Preston» muy eficaz en agua.**

**Texto y fotos:  
Eduardo Rubio**