

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



BULTACO

FRONTERA MK11 B 370

¿Taurina o sales minerales?

LAS BEBIDAS ENERGÉTICAS SUELEN TENER UNA DOBLE MISIÓN, LA DE HIDRATARNOS Y LA DE TONIFICARNOS. SI LA PROTAGONISTA DE ESTE REPORTAJE FUESE UNA DE ESAS BEBIDAS, SIN DUDA LA BUSCARÍAMOS POR LA SEGUNDA OPCIÓN.

TEXTO: JUANJO BLANCO - IMÁGENES: ENRIQUE MAYOR

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com





Toda la gama Frontera desde sus inicios allá por el año 1975 con el modelo 143 de 360 centímetros cúbicos, y finalizando en 1981 con la Pursang MK 12TT en el mercado, se podían definir por ser la de las motos de competición, concebidas para un trato rudo y si se me apura a veces hasta cruel por parte del usuario. En la evolución de esta saga, el gran Narcis Casas se hizo

acreedor de muchos de sus laureles por su contribución en el prestigio de la marca, pero sin obviar la contribución de sus pilotos referentes como Riudalbas, Pibernat, etc.

Y todo esto surge, a consecuencia de las míticas Matador, que a pesar de ser unas magníficas motocicletas todo terreno, se quedaron algo descafeinadas con la aparición de





BULTACO

FRONTERA



las polivalentes MK9 y MK 10, y probablemente también por la irrupción de las Frontera, por cierto, nombre muy en la línea de Bultaco y buscando palabras sugerentes para el mercado norteamericano, sobre todo en la Baja California, Arizona, Texas, Nuevo México, etc...zonas que eran un nicho de mercado importante y de raíces hispanas.

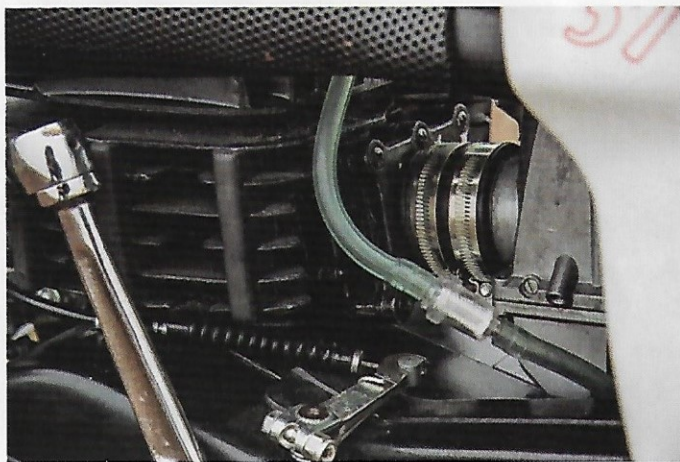
La primera serie de las MK 11, la popular azul, tuvo un éxito de ventas notable, sólo en la cilindrada de 370

se vendieron 4.480 unidades y aproximadamente unas 1.900 de 250, en versiones 215 y 214 respectivamente.

La bajada de ventas era el canto del cisne de Cemoto, la ~

"la irrupción de las Frontera, por cierto, nombre muy en la línea de Bultaco y buscando palabras sugerentes para el mercado norteamericano"





"a pesar de ser una moto muy atractiva, gracias sin duda al excelente diseñador de Bultaco de toda la vida, Lluís Carreras, no resultó suficiente para reflotar la maltrecha factoría"

12 TT descendió su facturación a 1.250 en la 250 y tan sólo 350 de la 370.

La que hoy nos ocupa es la 215 A, aunque comercialmente sea la MK 11 B, y de la que desconozco las cifras de ventas, aunque me temo que serían todavía peor. Pero no olvidemos que en esas fechas, concretamente el 14 de abril de 1980 se produjo la suspensión de pagos de la empresa. Las revistas del sector casi semanalmente publicaban alguna noticia

vinculada al declive de la factoría de Sant Adrià del Besos y como es natural surgía el temor a un hipotético comprador.

Así pues, a pesar de ser una moto muy atractiva, gracias sin duda al excelente diseñador de Bultaco de toda la vida, Lluís Carreras, no resultó suficiente para reflotar la maltrecha factoría a pesar de sus denodados esfuerzos por salir a la superficie, llámese Sherpa 199B, Pursang MK 15 y demás. ➡





Pero volviendo a la moto que nos ocupa hoy, que es una unidad con unas dosis de originalidad elevada, salvo por el guardabarros trasero y el bisel de faro. Por lo demás es una moto con un porte y una elegancia irreprochable. Evidentemente, además de la diferente decoración no son muchas las diferencias con respecto al modelo anterior.

Lo más llamativo son los guardabarros Preston Petty, lo mejor de entonces, la suspensión delantera Betor en magnesio, un voluminoso silencioso, palanca de arranque con mecanizado especial para dotarla de mayor rigidez, bastidor en negro, un buen guardacadenas y yo diría lo único desacertado: el carburador. Originalmente con un, a todas luces, escueto Amal de 32 respecto al 36 anterior, y sin duda poca alimentación para lo que este propulsor podía ofrecer. No olvidemos que la MK 11 azul, entregaba 42,2 caballos respecto los escuets 32 de ésta. También debo resaltar, que la hoy fotografiada incorpora un Bing de 36, así como admisión por láminas, hecho que

"Evidentemente, además de la diferente decoración no son muchas las diferencias con respecto al modelo anterior."





"Dos patadas con el grifo en reserva, starter y en marcha. Casi al instante y sin sobresaltos se llega al ralenti y con una respuesta en bajos ideal aunque si la buscas la encuentras."

debo comentar puesto que de las varias que en estos años he podido contemplar, no es la primera que veo con este aditamento. Lo que viene a confirmar la leyenda de que en malos tiempos, Bultaco tiraba de lo que tenía en stock para sacar producto a la venta.

Y puesto que ya hemos hecho la pertinente presentación de la moto, y la consiguiente sesión de fotos pasamos a prueba. Dos patadas con el grifo en reserva, starter y en marcha. Casi al instante y sin sobresaltos se llega al ralenti y con una respuesta en bajos ideal aunque si la buscas





DETALLES TÉCNICOS

Motor: 2 tiempos, 363

Cilindrada: 168 cc

Potencia: 32 CV a 7.100 rpm,

Compresión: 8,5 a 1.

Carburador: Bing By pass 54/32, alta de 175 y baja de 35

Embrague: Multidisco en baño de aceite

Transmisión primaria: Joresa 2035/52 y secundaria 16/38 dientes

Encendido: Motoplat electrónico 6 voltios 96000543-1

Llantas: 16x21 y 215x18 con neumáticos 300x21 y 450x18

Frenos: De tambor de expansión interna, ambos 140x30

Suspensión delantera: Con aire de 240 mm de recorrido y trasera hidráulicos a gas

Capacidad depósito: 10,5 litros.

Peso en vacío: 115 Kg

Velocidad máxima: 125 km/h

Numeración: 215.0000A en adelante.

VIDEO ON BOARD

Entra en nuestro canal de YouTube y podrás ver y oír como funcionan las motos que probamos en Moto Clásica. En este código QR os dejamos el video de esta Bultaco Frontera Mk11 370, donde podréis disfrutar en primera persona de las sensaciones de nuestro probador. También encontraréis otras muchas motos en nuestro canal de YouTube.



la encuentras. Las suspensiones son las adecuadas para el uso al que estaba destinada y los frenos en la línea de las Bultaco, perfectos para mi gusto, aunque el trasero le costaba algo “clavarse”. No tardé en hacerme a ella y en tener ganas de ir a buscarle sus límites, pero dejaremos que sea su feliz propietario, nuestro amigo Norberto Cabello de Granada, el que se encargue de ello. 