

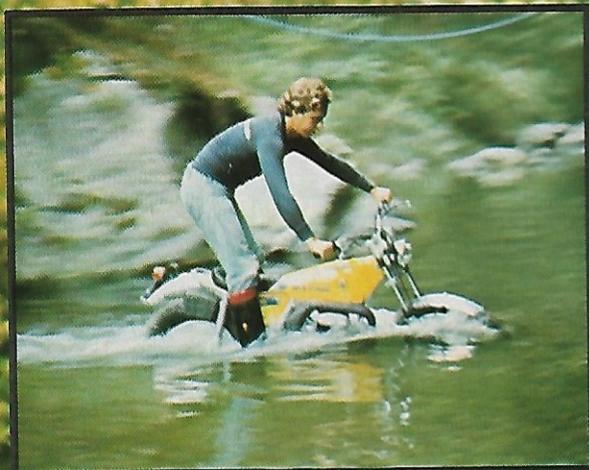
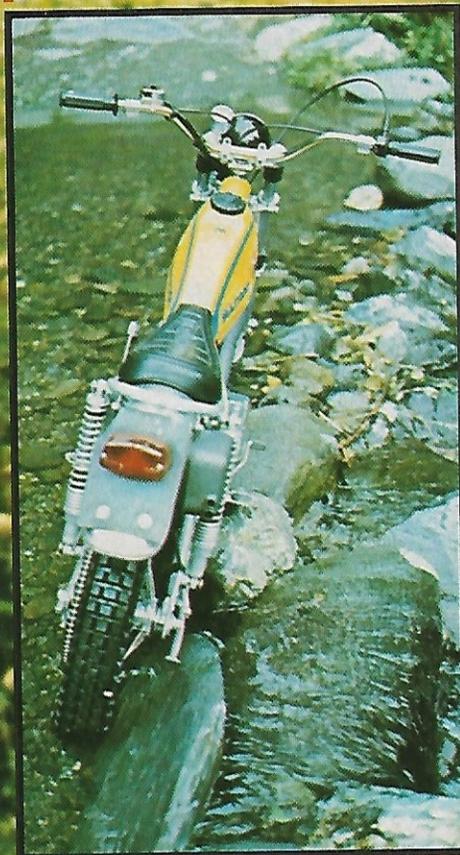
ENSAYO

BULTACO LOBITO 74 T

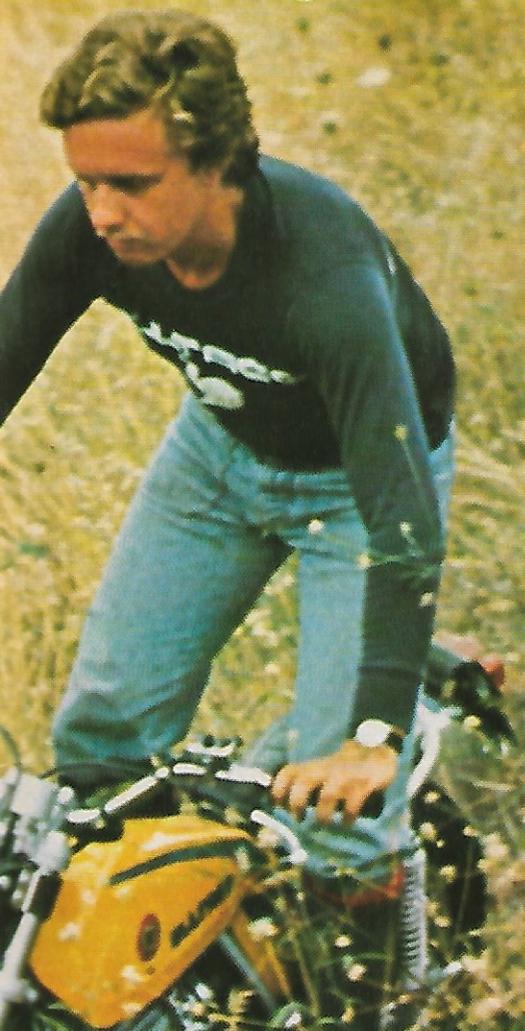
Por: JUAN G. LUQUE
Fotos: JAIME
ALGUERSUAR



por fin: trial con bultaco a los 16 años



Debido a que la puesta en el mercado de este modelo de Bultaco coincidió con las vacaciones anuales de la fábrica de San Adrián, nos encontramos con dificultades en el momento de conseguir una máquina para hacer el ensayo. Estas dificultades quedaron solucionadas gracias a la amabilísima colaboración del establecimiento AUTO-MOTO SASTRE de Granollers, distribuidores oficiales Bultaco, y que nos proporcionaron una Lobito 74 T para hacer la prueba. En estas fotos puede apreciarse la nueva y agradable estética de la Lobito T, que en lo único en que se parece a la otra Lobito es en el color amarillo y azul del depósito. También quedó demostrada su capacidad anfibia y la efectividad de los frenos, que tras la sumergida que puede verse siguieron actuando correctamente.



Sabido es que las reglamentaciones en nuestro país permiten conducir a los 16 años motos de hasta 75 cc. No voy a descubrir la afición creciente que hay por la práctica del «trial-competición» —no sólo al simple excursionista de montaña— y tampoco es nada nuevo afirmar que, pese a que a los 16 años una persona debe estar físicamente en perfectas condiciones de pilotar una máquina de montaña de superior cilindrada, y que incluso en algunos casos excepcionales se permite a los de esta edad tomar parte en competiciones con tales máquinas, la realidad es que los padres se ocupan de que la ley, es decir, el máximo de 75 cc, se cumpla a rajatabla.

Total, que aquel que quiera empezar a practicar Trial de una forma más o menos seria, y que no tenga todavía edad para conducir legalmente una máquina superior en cilindrada, debe buscar una que no sobrepase estos 75 cc fatídicos. ¿Qué ofrece el mercado español a estos futuros ases del Trial? No mucho, desde luego. Pero no por muy esperado produce menos satisfacción el ver que Bultaco aporta a partir de ahora su participación a llenar este importante mercado de la moto de 16 años. Y para ello ha creado este modelo, un modelo enteramente nuevo, que tiene mucho de la Sherpa-T que actualmente se vende al público, y que por tanto tiene muchas de sus conocidas y comprobadas ventajas, hasta el punto de que con esta nueva máquina puede disponerse de una mini-Sherpa; es la nueva Lobito 74-T.

CASI TODO NUEVO

Efectivamente, salvo el color azul-amarillo del depósito de esta máquina, y algún que otro detalle, pocos puntos de contacto hay entre esta Lobito y la «otra» Lobito. Más todo terreno aquélla, completamente trialera ésta, pero... tal como iremos viendo, con unas posibilidades muy amplias para el conjunto chasis-motor de esta 74-T.

De entrada, la apariencia es totalmente distinta. El chasis simple-cuna ha dejado paso al doble-cuna, y este chasis que permite el escape con salida central y que tiene unas dimensiones bas-

tante reducidas es el que en principio estaba pensado para equipar a la Sherpa-T y que posteriormente se desechó en provecho del que ahora instala aquella máquina. Un chasis, por tanto, que ha sufrido un largo periodo de puesta a punto y que no dudamos gozará de las características acostumbradas de la casa. Un chasis, que si estaba destinado a una máquina de mucha más potencia, da una seguridad total en una moto de sólo 74 cc.

El conjunto basculante-amortiguadores traseros (los mismos que en la Sherpa), se muestra eficazísimo, con una suavidad y agarre realmente magníficos. En una máquina de pequeña cilindrada, en la que en un paso difícil no puede confiarse en el «golpe de gas», sino en la continua adherencia de la rueda trasera, este apartado de las suspensiones se muestra importantísimo. Y como decimos, se ha resuelto de forma muy acertada.

No puedo decir lo mismo de la horquilla delantera. Muy deficiente en su funcionamiento —casi funciona exclusivamente como muelle— y con unas barras de un grosor que da qué pensar en cuanto a su resistencia a posibles impactos. No quedé muy satisfecho de esta suspensión que, aclaremos, es la misma que equipa la otra Lobito.

Encima de este cuadro, repito, de diseño muy parecido al que equipa la Sherpa, pero abierto por delante, e integrando un protector del motor en forma de rejilla metálica —que como es habitual no llega a cubrir toda la anchura del motor— se ha montado las ruedas, de tamaño reducido que en la máquina de 325 cc, con llantas de aluminio sin reborde y con unos frenos que son los mismos también que en la Sherpa, y que si en ésta cumplen a la perfección su cometido no van a ser menos en su hermana pequeña. Los neumáticos son de los que llevan en sus máquinas casi todos los mejores pilotos de Trial, y de una efectividad muy acentuada. Repito que en una máquina de éstas que debe ser calificada de «tractorcillo», el agarre de las ruedas es un punto importantísimo.

Y llegamos al motor. La parte baja presenta la misma apariencia que en la



Sherpa, con la tapa del embrague de dibujo muy recortado para ofrecer menos superficie de choque y encubriendo el típico sistema multidiscos y un cambio con las mismas relaciones en las cinco marchas que en la Sherpa. Nada que objetar. Su funcionamiento sólo merece elogios. Y encima, el cilindro de 74 cc que se alimenta a través de un carburador de 18 mm de difusor y anteriormente de una gran caja filtrante situada debajo del sillín. Las posibilidades de este conjunto son enormes, puesto que con retoques en el cilindro se logra más o menos la máquina de moto-cross con que Bultaco acude al Trofeo Nacional de 75 cc, y con casi los mismos bajos de motor se puede acoplar el cilindro de 125 cc o el de 175 cc con que se constituirán los próximos modelos de Lobito Trial y se completará así la gama Bultaco de esta especialidad.

La salida del motor, es decir, el escape, es muy parecido al de la Sherpa, incorporando el voluminoso pero efectivo silencioso anti-ruido y anti-chispas, que constituye una buena arma de defensa ante los detractores de las motos de montaña.

Ya queda sólo por describir los accesorios, con un conjunto depósito-sillín y tapas laterales en piezas separadas, para mejor manejo, intercambio y accesibilidad a cada una de las partes de la motocicleta. El asiento es también el mismo de la Sherpa, los guardabarros siguen siendo metálicos –que no me canso de repetir que si bien son más bonitos, esta belleza dura muy poco en una máquina de montaña, y no compensa en nada a la superior efectividad de unos de plástico– al igual que el cubre-cadenas, mientras que en el manillar se instalan unas clásicas y agradables manetas de duraluminio, unos incómodos y dolorosos –a los pocos kilómetros– puños de plástico –¡qué cuesta poner unos de goma!– y el colmo de lo anti-estético y antifuncional, hilos por encima del manillar y el bloque conmutador de luces, paro y avisador acústico cuyo recuerdo de utilización se pierde en lo más lejano de los tiempos. ¡No sería ya hora de buscar algo más funcional y práctico!

Los restantes mandos, tanto el pedal del freno trasero, como la palanca del cambio de marchas, son las mismas de la Sherpa, y

mis recomendaciones para los posibles usuarios de esta máquina son las mismas. Levantar un par de puntos la sujeción de la palanca de cambio y recortar su parte saliente, con lo que se evitarán al máximo las siempre molestas –y a veces muy desagradables!– quedadas en punto muerto en medio de un paso difícil; y doblar un poco hacia fuera la palanca de mando del freno trasero, para que caiga mejor debajo del pie –si no es un poco difícil encontrarla– y no se pierda prácticamente protección.

El faro, cuya luz es casi nula, la luz trasera, sin stop, el claxon y el cuentakilómetros, sujetos a uno de los tapones superiores de las botellas de la suspensión delantera –desde luego colocación más racional y protegida que en la parte baja del motor– completan el total de los accesorios. A destacar el nuevo tapón del depósito de gasolina con que se equipan casi todos los nuevos modelos Bultaco, y que carece del típico tubo de respiración, sustituyéndose éste por un orificio pequeñito en el mismo tapón.

En conjunto la moto queda con una estética muy agradable, con una apariencia de agilidad y

manejabilidad muy ciertas al probarla, y con un acabado muy español, que olvida el detalle y la presencia y sólo mira el funcionamiento.

EN MARCHA

La puesta en marcha viene precedida de los habituales requisitos en una moto de este tipo. Apertura del grifo de gasolina, cierre del aire por medio del mando situado en el mismo carburador, patada y gas.

El motor responde con un rumor muy agradable, las marchas entran con suavidad y eficacia, el mando del embrague es suave y nada duro, así como los respectivos frenos. Todo funciona muy agradablemente, y un reglaje de posiciones a gusto del consumidor nos situará encima de una máquina muy práctica para lo que está destinada, con un aire de profesionalidad evidente.

Sin embargo, creo que dada la altura de las estriberas respecto a la del manillar y la longitud reducida de la moto, quien se debe sentir más a gusto es un piloto de 1,60 ó 1,65 de estatura. Teniendo en cuenta que la máquina va destinada a un público entre los 16 y 18 años, o bien –¿por qué no?– femenino, las dimensiones me parecen acertadísimas. Si a ello unimos un peso no muy exagerado y una manejabilidad extraordinaria, estaremos de acuerdo en que se ha logrado una trialera excepcional para hacer los primeros pasos en esta especialidad.

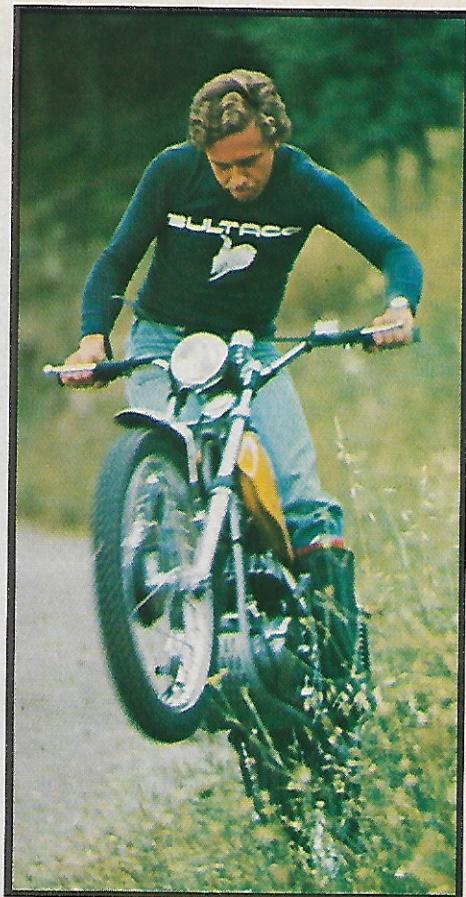
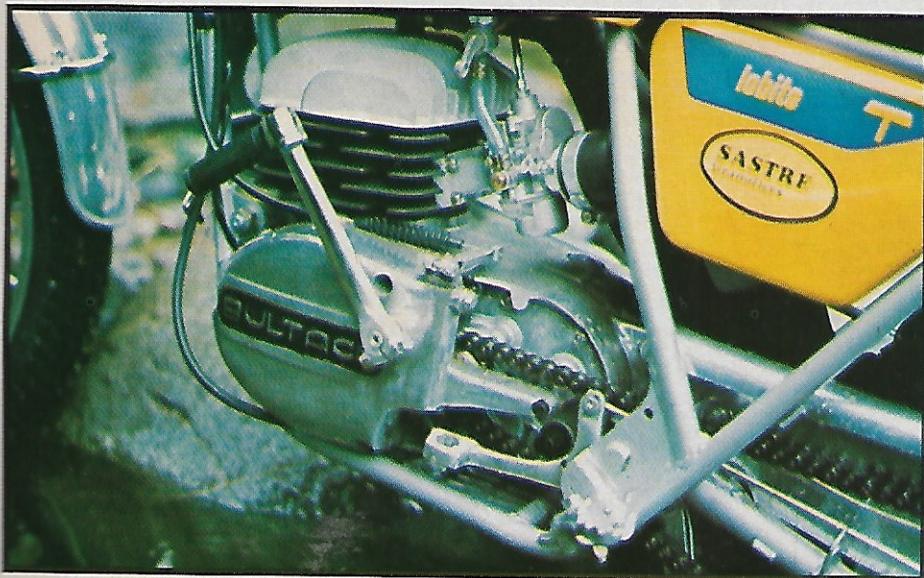
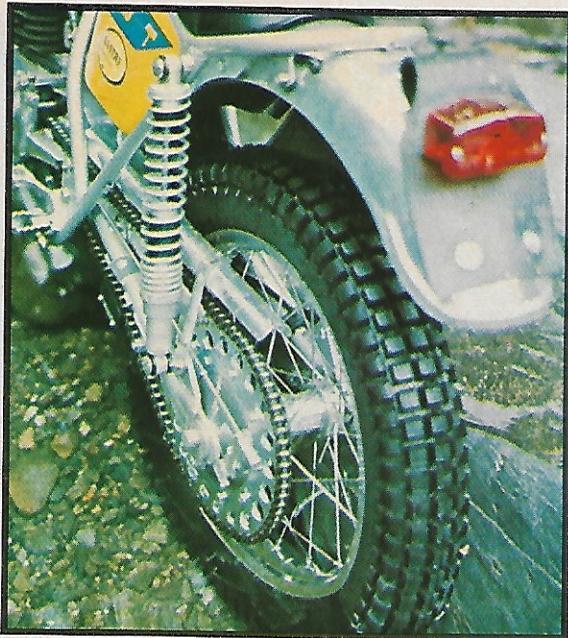
Su comportamiento por caminos de enlace es bueno –no se pretendan grandes velocidades, pues las marchas son muy cortas– y en pasos delicados, debe jugarse con las primeras relaciones que será siempre la primera cuando se trate de un sitio con dificultad notable. Mentalizándonos de que lo que se lleva entre piernas es una 75 cc, la verdad es que pueden llegar a hacerse cosas muy buenas, siempre con el estilo de conducir muy fino y suave, sin pretender salir de situaciones apuradas a base de aceleraciones bruscas. Su respetable altura libre sobre el suelo, así como la suavidad y efectividad de su suspensión trasera le permiten circular por pasos difíciles en los que pueden abundar grandes piedras o escalones. Y si

no, en un momento determinado, hasta la ayuda de un pie y de la fuerza de los brazos para salir del apuro, lo que se consigue con cierta facilidad dado el escaso peso y envergadura de la máquina.

Los frenos, como he dicho, responden magníficamente —incluso después de haberlos sometidos a un intenso baño— lo que contribuye a la conclusión de que se trata de una máquina muy buena dentro de esta «categoría legal» de los 75 cc para la práctica del trial, y que además está dotada de unos elementos que permiten pensar en sus grandes posibilidades, bien sea con un motor de más cubicaje, o adaptándolo al moto-cross.

Entre sus virtudes destacaría la manejabilidad, el ruido, la suspensión trasera, los frenos y el cambio de marchas. No me gustaron algunos acabados como los guardabarros y cubre-cadenas metálicos, el interruptor de luces y la suspensión delantera.

Detalles de la Lobito. En la vista de atrás puede verse el plato de respetables dimensiones, el cubre-cadenas metálico y los amortiguadores Betor con muelle de doble efecto. Los neumáticos Pirelli y el conjunto luz-matricula igual al de la Sherpa. En la foto de al lado se ve el chasis doble cuna, con el protector del motor, el pequeño cilindro, y las palancas de puesta en marcha y de freno. En la de debajo, el carburador Zenith, con mando de aire —sin excitador— y la caja del filtro de aire. En la de la izquierda se aprecia el clásico recorrido serpenteante de tubo de escape: la silenciosa boca del motor.



ficha tecnica

BULTACO LOBITO 74 T

MOTOR

Dos tiempos.
Un cilindro.
Diámetro x carrera: 43 x 51,5 mm.
Cubicaje: 74 cc.
Relación de compresión: 13:1.
Potencia: 5,9 CV DIN a 6.000 rpm.
Carburador: Zenith 18 MX.
Cambio: 5 velocidades.
1.^a 0,263 : 1.
2.^a 0,342 : 1.
3.^a 0,442 : 1.
4.^a 0,723 : 1.
5.^a 1 : 1.

Encendido: magneto alternador a volante.
Transmisiones: Cadena primaria 3/8".
Cadena secundaria 1/2".
Embrague: discos, múltiples en baño de aceite.

CHASIS

Suspensiones con amortiguadores hidráulicos.
Delantera: telescópica.
Trasera: basculante.
Neumáticos: Pirelli Trial.
Delantero: 2,50 x 20".
Trasero: 3,75 x 17".
Frenos: expansión interna.
Delantero: 125 mm Ø.
Trasero: 125 mm Ø.
Medidas generales:
Distancia entre ejes: 1.285 mm.
Anchura manillar: 800 mm.
Altura sillín: 770 mm.
Altura mínima: 260 mm.
Altura estribos: 350 mm.
Peso en vacío: 79 kg.
Capacidad depósito: 5,5 litros mezcla.