

mercurio gt



www.motosclasicas80.com

info@motosclasicas80.com



UTIL, COMODA Y POCO BEBEDORA

Aunque pueda parecer un tópico, lo cierto es que la crisis petrolífera, y porqué no decirlo también, económica, cambió en algo las miras de los fabricantes mundiales. Ya no se

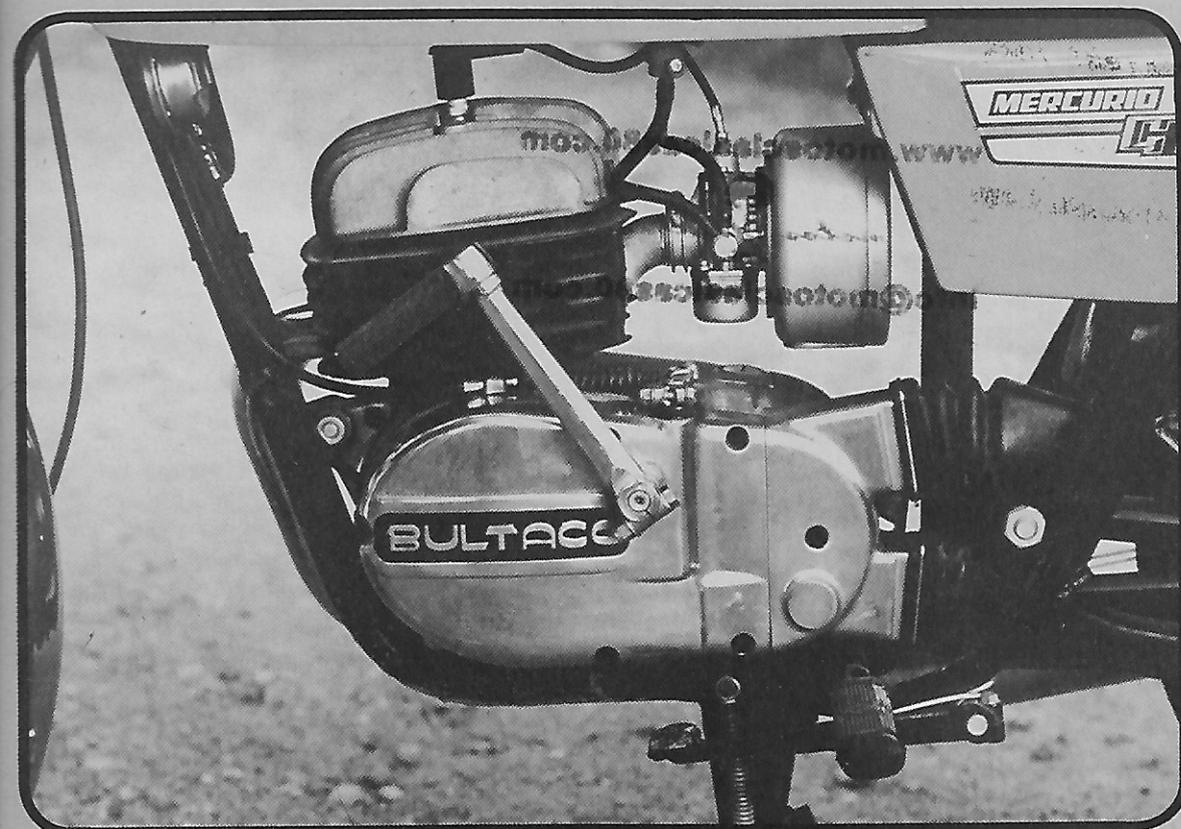
trataba de fabricar la máquina más potente, la de mayor aceleración, ni la más vistosa, sin cuidar el apartado del consumo, como antaño se hiciera. Ahora había que fabricar vehículos funcionales, económicos, y a ser posible, de gran rendimiento. Un ejemplo claro lo tenemos en la industria nipona, que poco a poco viene reemplazando su gama de motores de dos tiempos (mayor consumo y mayor contaminación) por cuatro tiempos, dándole especial importancia a las pequeñas cilindradas,



A pesar de la norma general de los fabricantes nacionales es la de no creer en la carretera (nos referimos a los tres de motos grandes y dos tiempos, Ossa, Montesa y Bultaco) ésta es tal vez la que ha seguido más fiel a una tradición que en tiempos dio de comer a nuestras industrias. Bultaco, ha hecho renacer su popular Mercurio, y nos presenta hoy una GT con el máximo de refinamientos posible en un monocilíndrico dedicado al uso ciudadano.

www.motosclasicas80.com
motos clasicas
1980
info@motosclasicas80.com





de la Mercurio era evidentemente utilitaria. Han pasado ya dos años y el modelo ha sufrido la lógica evolución, con las consiguientes ventajas fruto de las experiencias acumuladas en las primeras series.

¿COMO ES LA NUEVA MERCURIO

Básicamente, es igual al modelo anterior. La misma carrocería, el mismo chasis, etc., pero con algo que la hace perceptiblemente diferente; un nuevo motor.

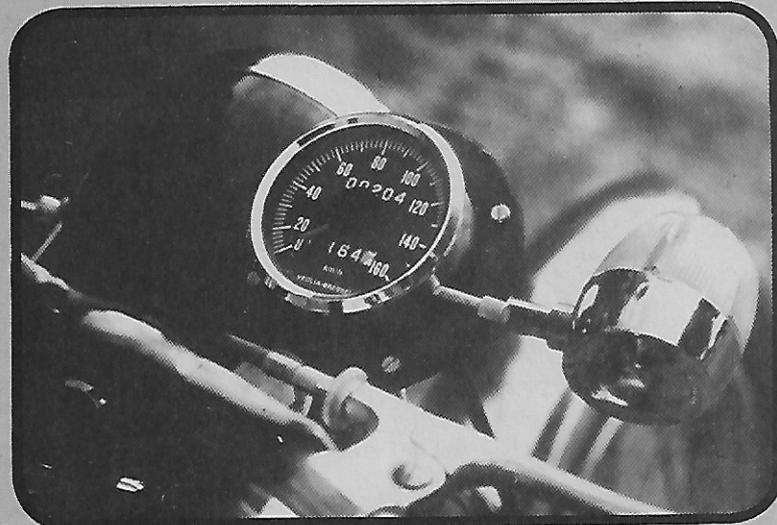
Conservando la carrera de 60 mm., se ha aumentado el diámetro hasta lograr 61.15 mm., con lo que se obtienen 176,21 c.c. Un motor supercuadrado que con una relación de compresión de 7,5:1 (gasolina normal) rinde 12,49 CV a 6.000 r.p.m., frente a los 8,5 CV a 5000 r.p.m. del anterior

La Mercurio GT, llega en un momento en el que un buen lanzamiento a escala nacional y un precio algo más ajustado podría convertirla en la solución del transporte a un gran nivel de público. Silenciosa, cómoda, sobrada de potencia para desenvolverse con arrogancia por ciudad y sobre todo económica; el arma ideal para combatir los atascos, el precio de la gasolina y sobre todo, el ahorro más importante, el del tiempo.

la producción de "motos" de asfalto", que se reducía a los modelos "Junior", Mercurio y Metralla MK2. La renovación de la MK2 por la actual Metralla GT causó un verdadero impacto entre los aficionados españoles, que veían un resurgir de la moto de carretera. Pero el comprador que no busca grandes prestaciones, y que lo que realmente desea es una máquina manejable, parca en cuanto a consumo y visitas al taller, en fin, algo sencillo con el que trasladarse al cotidiano trabajo encontraba un gran salto entre la Metralla GT y la

que obviamente son las que menos consumen y están al alcance del comprador medio.

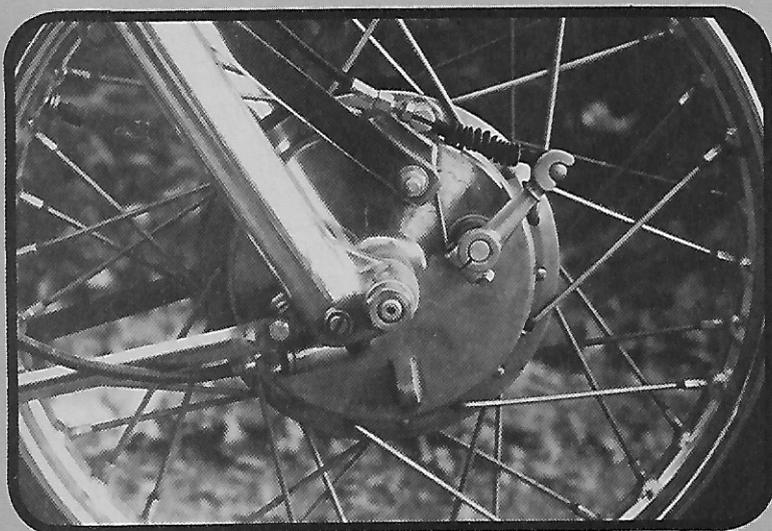
En España nos encontramos después del "boom" de la moto verde, con una producción de motos de carretera bastante, por no decir muy,



Cemoto, consciente del problema y haciendo gala del constante afán de superación que la caracteriza, sorprendía a los "moteros" españoles, con una realización totalmente renovada y puesta al día de la popular Mercurio. Conservando la antigua cilindrada de 147,77 c.c., presenta la innovación de una caja de cambios de cinco relaciones, cadena secundaria carenada, una nueva estética, y varias mejoras más. Una máquina que había sido concebida para un mínimo consumo y entretenimiento tuvo sin embargo sus detractores a, ya que la velocidad punta (algo más de 100 kilómetros/h.) era algo exigua de cara a realizar largos recorridos, pero debemos insistir en que la función primordial

modelo. El cilindro guarda al aspecto exterior de la Metralla, con un generoso aletado, tanto en él como en la culata, y provisto de tacos en material elástico incombustible para evitar los ruidos producidos por la vibración de las aletas. La nueva cilindrada ha exigido un nuevo escape, y este es idéntico al de su hermana mayor, la Metralla GT, que abandonando el sistema de fijación en el cilindro por rosca, lo hace ahora mediante una pletina y cuatro tornillos. El sonido que emite este escape es del todo correcto y en absoluto molesto, recordándonos en algo a las antiguas Ossa 230 c.c.

La carburación ha debido ser también aumentada, empleando ahora un Zenith de 22

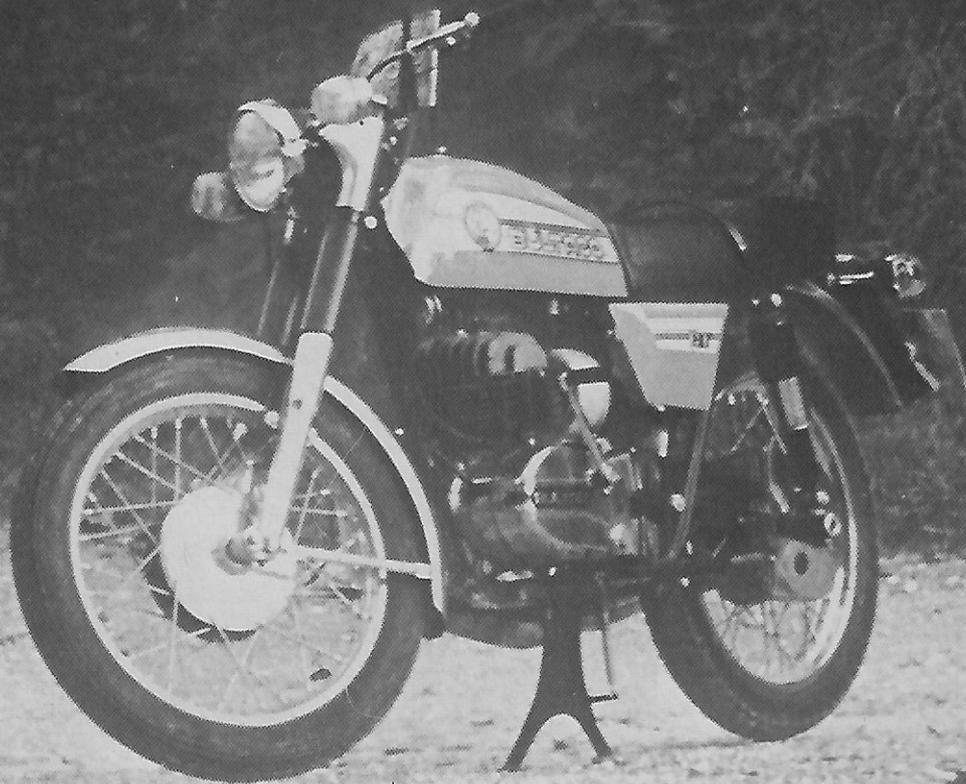


antiguada. En el caso concreto de Bultaco, los resonantes éxitos obtenidos por las máquinas de trial, cross y todo terreno habían desplazado un tanto

siguiente en el escalafón, la Mercurio, que aun siendo una gran moto estaba bastante desplazada dentro de la producción actual.

www.motosclasicas80.com

info@motosclasicas80.com



la GT sin ser sustancialmente distinta de aquella antigua Mercurio que tantas satisfacciones dio a sus usuarios con el motor de 155 c.c., se nos muestra hoy vestida de gala muy a la "page", con una mecánica muy bien resuelta y envuelta en un atractivo motor de 175 c.c. y cinco velocidades. Los frenos son los ya conocidos de 140 mm de diámetro que montan varios modelos desde hace años, pero que cumplen a tenor de lo que deben de parar. Para los muy tranquilos, la GT puede mostrarse como una excelente rutera siempre cuando se respeten los límites que la condicionan.

nm de diámetro de difusor. Este carburador presenta la gran ventaja de un difícil desajuste y ausencia de complicaciones mecánicas. Provisto de estrangulador de aire y cejador garantiza una buena carburación y correcto arran-

que en cualquier circunstancia. El filtro de aire, previsto de una carcasa de plástico, consigue insonorizar a la perfección el ruido de admisión, un apartado que muchas veces cae en el descuido de los fabricantes, olvidando que frente al sonómetro es casi tan importante como el escape.

Como ya es norma en Bul-taco, las tapas del cárter son idénticas a las de los nuevos modelos, lo que le da un sello de actualidad.

Hemos citado ya parte de las innovaciones que rodean a esta moto, pero es casi tan importante como el aumento de cilindrada, la utilización de un

nuevo sistema eléctrico, que fabricado por la firma Moto-plat sea experimentado por primera vez en esta máquina. Siguiendo con el clásico empleo de platinos, pero con un nuevo rediseño se consigue una potencia de 65 Wats en vez de los 40 anteriores, siendo una particularidad sobresaliente las cuatro salidas independientes, una de las cuales alimenta los intermitentes, elemento de actualidad que nos parece un tanto superfluo en una máquina destinada primordialmente a una circulación urbana, ya vamos a explicar el que de este apelativo "superfluo".

Los intermitentes, que si bien son útiles en una conducción rápida, en la cual las dos manos deben estar bien sujetas al manillar, deben tener un destello constante, para lo cual es necesario el empleo de una batería, ya que de no ser así dependerán de la cantidad de revoluciones que se transmitan al plato magnético. La Mercurio no emplea batería, por lo que en circulación "normal", sin estridencias, los intermitentes son prácticamente elementos de adorno que no cumplen sino una función meramente estética. Circulando de noche, y sobre todo por carretera, en la que se mantiene un ritmo más o menos constante, los intermitentes son visibles, pero dada la mala disposición del mando de gas para poder accionarlos, manobra harto dificultosa que casi nos hace ignorar un accesorio tan útil como son las intermitencias.

Sigamos con la descripción técnica de esta moto y veremos que tanto depósito, como chasis asiento y suspensiones han permanecido inamovibles, eso sí, nuevos colores para ellos, siendo sustituidos el negro y ocre del depósito por plata, rojo fileteado en negro, siendo también el chasis negro en sustitución del anterior, platea. Las suspensiones, a nuestro modo de ver merecen una pronta revisión, ya que son las mismas que portaba el antiguo Mercurio, que si bien cumplieran la misión económica del modelo anterior; en este quedan bastante anticuadas.

Amortiguadores sin posiciones (aunque sean excelentes) es algo que no tendría que utilizarse en una moto de mediana cilindrada actual. Las barras delanteras también merecen nuestra disconformidad ya que no guardan relación con el perfecto, y repito, perfecto acabado de la máquina. La adopción de las suspensiones delanteras de la Metrala GT serían de agradecer, tanto en los apartados estéticos como ruteros. Bien por los guardabarros cromados, que sin ser un ejemplo estético, cumplen adecuadamente con su cometido.

La caja de herramientas, oculta tras un lateral (el derecho) está provista de cerradura anti-hurto, lo que es de

agradecer la dotación de herramientas adecuadas a las posibles reparaciones que pueda efectuar el conductor medio.

Las luces cumplen, aunque la señal de stop trasera no es lo suficientemente potente en circulación diurna. Comandadas a través de un conmutador típico en la producción hispana, carece de ráfagas, teniendo en cambio luz ciudad, corta y larga y un avisador acústico que resulta potente con las luces apagadas, es prácticamente nulo al encenderlas. Digamos también del faro, que éste es de nuevo diseño, sustituyendo al anterior (proveniente de la Mercurio 4 velocidades) que quedaba anticuado. El cuentakilómetros y velocímetro va sujeto a la horquilla delantera derecha, fabricado por la firma Veglia Bressel, lleva cuentakilómetros total y parcial, detalle que se agradece al averiguar el consumo.

Las ruedas son idénticas al modelo anterior, de dimensiones 3,00 x 17", lo que hace de esta máquina especialmente baja y manejable a bajas velocidades; los frenos siguen siendo de tambor, simple leva

UNA CIUDADANA A LA QUE LE GUSTA LA CARRETERA

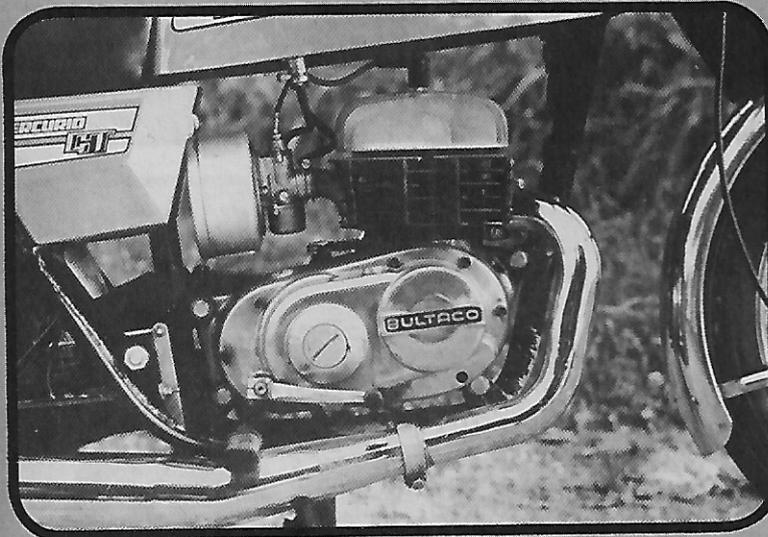
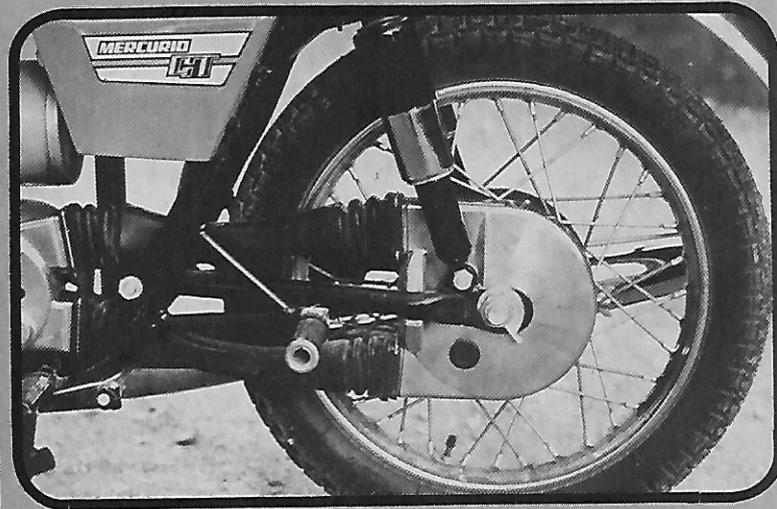
Es una pregunta que siempre nos hacemos el ensayar una moto ¿se pondrá en marcha a la primera? Con la nueva Mercurio GT la respuesta es pronta, basta haber excitado el carburador hasta que rebose y cerrar el aire en tiempo frío para que el motor responda a la primera solicitud. Ningún ruido extraño, el escape ronronea suavemente, ya no advertimos aquel sonido a MK2 que poseía el anterior modelo. Introducimos la primera relación sin advertir ningún chasquido ni tirón; arrancamos, en seguida nos damos cuenta de la dureza del embrague, que según nos explicaron, es igual al de la Metralla, con lo que se consigue una óptima duración y una casi imposible la "patinada", eso sí, en detrimento de la suavidad y progresividad.

Un pequeño salto de primera a segunda, mientras que las restantes relaciones las iremos introduciendo progresivamente sin acusar pérdida de vueltas. Podríamos decir que es una relación semicerrada. Haciendo caso del velocímetro

nos asombramos, ya que la única preocupación será la de evitar que las estriberas rocen con el asfalto. Ninguna reacción extraña, la máquina se inclina de maravilla y uno no debe preocuparse por incorrecciones del trazado, ya que lo perdona todo, o por lo menos, casi todo. El motor responde bien, pero adolece de falta de bajos, por lo que debemos "jugar" mucho con el cambio de velocidades, que bien escalonadas nos facilitan la conducción.

Todo un día de circular con esta económica rutera, y digo

176,21 c.c.; Relación de compresión: 7,5:1; Potencia máxima: 12,49 CV a 6.000 r.p.m.; Carburador: Zenith 22 MX con difusor de 22 mm de diámetro; Cambio de velocidades: con cinco relaciones 1.^a 0,363:1; 2.^a 0,563:1; 3.^a 0,733; 4.^a 0,880:1; 5.^a 1:1; Encendido: por magneto alternador a volante; Transmisiones: cadena primaria de 3/8" duplex 2.035/52; cadena secundaria de 1/2" ISO-42; Embrague: de discos múltiples en baño de aceite; Desarrollo secundario 0;333; Número de dientes del piñón de ataque:



y 140 x 30 mm, siendo particularmente efectivo el delantero (una maravilla) e inútil el trasero.

Detalle que no hemos mencionado es el nuevo cubrecadenas totalmente estanco. Este es un elemento que tiene sus oponentes, ya que dificulta bastante la sustitución o reparación de la cadena, pero en cambio alarga su duración hasta el doble. Desde el momento que los checos han utilizado el sistema en sus motos...

(11 % de error) marcamos 45 en primera, 68 en segunda, 83 en tercera y así hasta 125 en quinta, lo que no está nada mal para una máquina de estas características. Ausencia total de vibraciones. Una posición de conducción digna de elogios, con las piernas un poco adelantadas y el cuerpo erguido. El sillín es un auténtico sofá.

Pasados los primeros kilómetros de autopista iniciamos una carretera secundaria, llena de curvas, y aquí es en donde

económica porque no sobrepasó en ningún momento los 4 litros, logrando la increíble cifra de 3 litros/100 kilómetros, a 75-80 km/h. en autopista y de gasolina ¡normal!

Llegada la noche ya, nos adentramos en el intenso tráfico urbano y podemos constatar que es en este terreno en donde la Mercurio GT es la reina. Suave, dócil y ligera cabe por todas partes, acelera con brillantez en los semáforos (nos llegaron a preguntar si se trataba de la Metralla GT) y además no gasta.

Motero español, si quieres una máquina que te lleve a todas partes sin exigencias económicas, mecánicas, etc., etc., y a una velocidad de cruce de 90 km/h., con un consumo de 3,4 litros, piensa en la Mercurio, quizá no estés de acuerdo con la estética, pero una vez encima de ella no resistirás la tentación de quedártela.

FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico de dos tiempos; Diámetro por carrera: 61,15 x 60 mm; Cilindrada parcial, total y exacta:

16; Número de dientes de la corona: 48; Chasis: simple cuna tubular en acero F-112. Frenos de expansión interna de simple leva; Superficie de trabajo: 13.194,72 mm; Diámetro 140 mm; Marca y tipo de forros: Necto; Neumáticos delantero Pirelli rayado 3,00 x 17"; Trasero: Pirelli 3,00 x 17" esculpido; Capacidad de aceite de cárter: 600 c.c. de SAE 90 EP; Embrague 350 c.c. de SAE 30; Capacidad de aceite de las botellas de suspensión: 80 V.V. por botella, de Aries 80; Suspensión delantera telescópica; Suspensión trasera; hidráulica oscilante con amortiguadores de posición única.

Medidas generales: largura total: 1.912 mm; Distancia entre ejes: 1.264 mm; Manillar, alto por ancho 935 x 660 mm; Altura sillín 755 mm; Capacidad del depósito de gasolina: 11,5 litros; Velocidad de cruce: 110 km/h.; Peso en vacío: 95 kilogramos; Bujía: 175 en la escala Bosch.

Texto: Santi Roig
Fotografía: José M.^a Alguersuari