

NUEVA BULTACO SHERPA 74 CC.

MAS CERCA DE LA CAMPEONA DEL MUNDO

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



La Sherpa 74 c. c. sale de fábrica con el asiento largo biplaza, pero no hay inconveniente alguno en solicitar que os entreguen la moto ya con el sillín pequeño, similar al de la Sherpa 350, y que le da un aire mucho más trialero.

Como primera de las novedades que Bultaco presentó en el Salón, y que está ya a la venta, traemos a nuestras páginas esta nueva versión de la Sherpa 74 c.c., en la que una serie de modificaciones con respecto al modelo anterior, y un cambio total de aspecto y decoración, le dan un aire totalmente nuevo, convirtiéndola en una pequeña réplica de la campeona del mundo de la marca. Esta Sherpa 74 c.c., «versión 1979», se asemeja ahora muchísimo a la 350, sin perder las dimensiones y ligereza de su tamaño más reducido, acorde con su menor cubicaje y potencia.

Antes que nada adelantemos



La estampa de esta versión de la Sherpa 74 c. c. se asemeja mucho a la de su hermana mayor. Mismas pintura y una decoración que la hacen casi una réplica de la moto campeona del mundo.

cuáles son esas modificaciones que le dan una notable ventaja con respecto al modelo anterior.

En cuanto al chasis, no ha variado prácticamente nada; si acaso, mencionar que se ha instalado un manillar con barra de refuerzo central, al igual que en el modelo grande. Y si decimos que no ha variado nada, nos referimos, por supuesto, al concepto y dimensiones, porque lo que sí es completamente nuevo es la decoración. Todo pintado en el azul que ya se ha hecho típico en Bultaco.

Siguiendo con la carrocería, lo que es totalmente nuevo es el depósito de combustible, construido en polietileno rotacional, con lo que



se consigue un aspecto mucho más limpio y agradable que en la 350. Este tipo de material y su forma de conseguir el diseño requerido es el mismo que emplean en estos momentos, y desde no hace mucho tiempo, las marcas japonesas en casi toda su gama de «cross» y todo-terreno. Tiene la ventaja de ser irrompible y, además, con una presencia magnífica. La técnica progresa a pasos agigantados, pero dudo que en un futuro próximo se consiga algo mejor.

El depósito va sujeto por un tornillo en la parte superior y delante hay una pieza blanda, como de «skay», que hace de soporte flexible del depósito y, además, de tope para las barras de la suspensión delantera en los giros muy cerrados.

Los guardabarros, por supuesto, también son en azul, acabando de conformar el aspecto totalmente «azul» de esta nueva Sherpa 74 c.c.

En el manillar, las manetas de freno y embrague son nuevas, «no macizas» y más baratas, lo que siempre es de agradecer en caso de rotura.

Ruedas, frenos, suspensiones, neumáticos —los excelentes Pirelli de trial, ya de origen—, todo sigue siendo lo mismo.

En el motor, además de la inclusión del encendido electrónico Motoplát, lo más destacado es la adopción de un nuevo carburador. Un Amal 2600 suple al antiguo Zenith, con lo que el comportamiento de la moto mejora sensiblemente. La palanca de puesta en marcha es ahora articulada, como en la 350, en lugar de llevar el incómodo pasador. El resto del motor permanece invariable, incluyendo su versátil cambio de seis relaciones y el racional sistema, para este motor, de la palanca en el lado derecho y el freno en el izquierdo. No hay problemas, puesto que esta moto es enteramente para el mercado nacional.

La máquina se entrega con el sillín biplaza, que, si el cliente lo solicita, se le cambia al instante —nuevo por nuevo— por el monoplaza, mucho más trialero y menos molesto que el otro.



En esta foto vemos algunas de las novedades de esta última versión. La palanca de puesta en marcha es ahora articulada, en lugar de llevar el incómodo pasador, la tapa lateral del cárter es la misma que en la Sherpa 350 y el carburador Amal hace olvidar el anticuado Zenith.

El depósito es de polietileno, conformado rotacionalmente, lo que le da un aspecto muy agradable, mucho más pulcro y bien acabado que en las Sherpa de más cubricaje. Es el mismo material y sistema que emplean los japoneses —Suzuki y Yamaha, principalmente— en sus motos.

Ningún problema para poner la moto en marcha. El nuevo carburador del aire incorporado, permite un arranque instantáneo. La palanca, de generosas dimensiones, también ayuda, y la pequeña Sherpa ronronea al momento.

El cambio de marchas sigue con la tradicional funcionalidad de

la marca. Posiblemente los haya más suaves y quizá menos voluminosos y pesados, pero la precisión y seguridad de funcionamiento siguen siendo una de las mejores características de los cambios de la Bultaco. La palanca, que de origen viene en posición horizontal, sería recomendable colocarla un poco más eleva-

da para tratar de protegerla ante las rocas.

Embrague y frenos —el trasero con mando por varilla— funcionan también con suavidad y precisión, aunque el embrague sea un poco demasiado duro si lo comparamos con la suavidad que puede encontrarse actualmente en otras motos de montaña.

Así, pues, en general nada que objetar con los mandos de esta máquina. Puede uno olvidarse de ellos y dedicarse por completo a otros «problemas» como son las piedras, rocas, riachuelos o grandes pendientes.

El depósito de combustible, con más de cinco litros de capacidad, nos da una buena autonomía, y el voluminoso filtro de aire, con el nuevo carburador, la respiración necesaria para este motor.

Una sensible mejora hemos encontrado en las suspensiones. Aparentemente son las mismas que en el modelo anterior —el rojo y negro—, pero la horquilla se comporta de forma mucho más suave y efectiva. Quizá sea una simple cuestión de reglaje, pero su comportamiento trialero es muchísimo mejor.

En conjunto, el chasis y suspensiones de esta máquina no tienen nada que envidiar a ninguna otra, incluso a las grandes. Es manejable y noble, y absorbente su amortiguación. Pero el motor tiene las limitaciones lógicas de su escaso cubicaje. Creo que poco más puede conseguirse con sólo 74 c.c. Se ha encontrado una curva bastante útil en trial, que, sin embargo, sigue necesitando de una conducción alegre en revoluciones para obtener el máximo partido de los pocos CV que se pueden sacar de este pequeño cilindro. Sin embargo, si go pensando que existe el gran lastre del peso. La fábrica anuncia 80 kilos, pero teniendo en cuenta que la moto va destinada a gente muy joven —se supone que también de poco peso— y que la escasa brusquedad del motor tampoco exige mucha rigidez, sobran aún muchos kilos. Para las prestaciones del grupo motriz estarían bien como máximo 70 kilos, que es lo que podría conseguirse utilizando un motor adecuado a esta cilindrada. Menos voluminoso y menos pesado.

Las dimensiones, sin embargo, parecen acertadas. Tanto de chasis como de ruedas. Quizá un chasis cortado, como en la 350, permitiría ganar altura libre sobre

el suelo y reforzar la protección inferior, pero entonces ya estamos hablando de otra moto. ¿Quizá la futura Sherpa 74-125? Esta misma moto, con la potencia y par que da el motor de 118 c.c., es bastante más satisfactoria. Téngase en cuenta que la 125 da 9,12 CV a 8.500 r.p.m. en lugar de los 5,42 a 6.900 de la 75. Y el par pasa a ser de 1,24 mkg. en lugar de 0,67, lo que se obtenga a muchas más vueltas.

¿Qué diferencia hay entre el motor de una y otra? Pues solamente el diámetro del cilindro del pistón, que pasa a ser de 54,2 mm. en lugar de 43. Permanece el mismo cigüeñal y biela, con lo que el cambio es sencillísimo. Además, ahora sirve el mismo carburador con sólo cambiar algunos surtidores. ¡Y ya tenemos la 125! Así de sencillo ¡y de útil!

En resumen, podemos decir que esta 74 es el vehículo ideal para empezar a conocer los secretos del trial. Permite realizar sin dificultad zonas en las que no se exige demasiada potencia o resistencia brusca, y además, para suplir esto, el piloto necesita fuerza más su equilibrio dinámico y su «empuje». Todo ello en beneficio de que cuando se coja una moto grande todo resulte mucho más fácil.

En zonas donde las suspensiones, la manejabilidad y la habilidad resulten decisivas, la pequeña Sherpa se comporta de maravilla. Las grandes dificultades vienen en los escalones o pendientes empinadas.

Por caminos rápidos, la moto se puede pilotar con gran facilidad e incluso cuando aparece algún desnivel importante, si se mantiene el motor a un régimen alto pueden conseguirse grandes logros. Con las seis marchas es posible mantener un promedio muy aceptable, incluso por carretera.

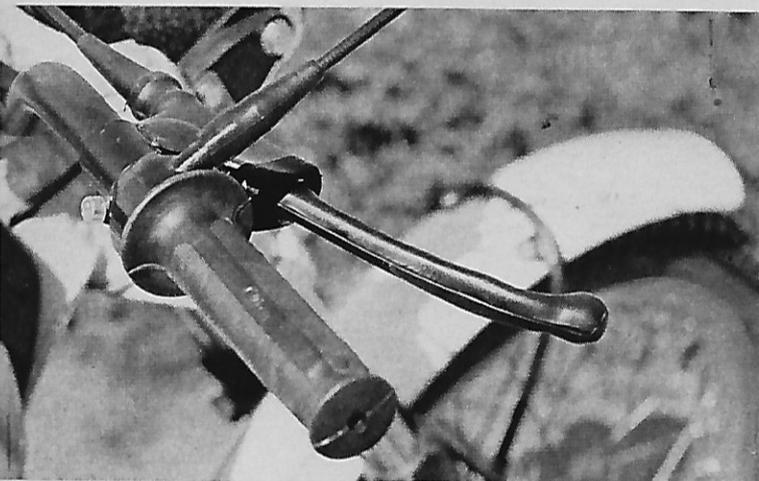
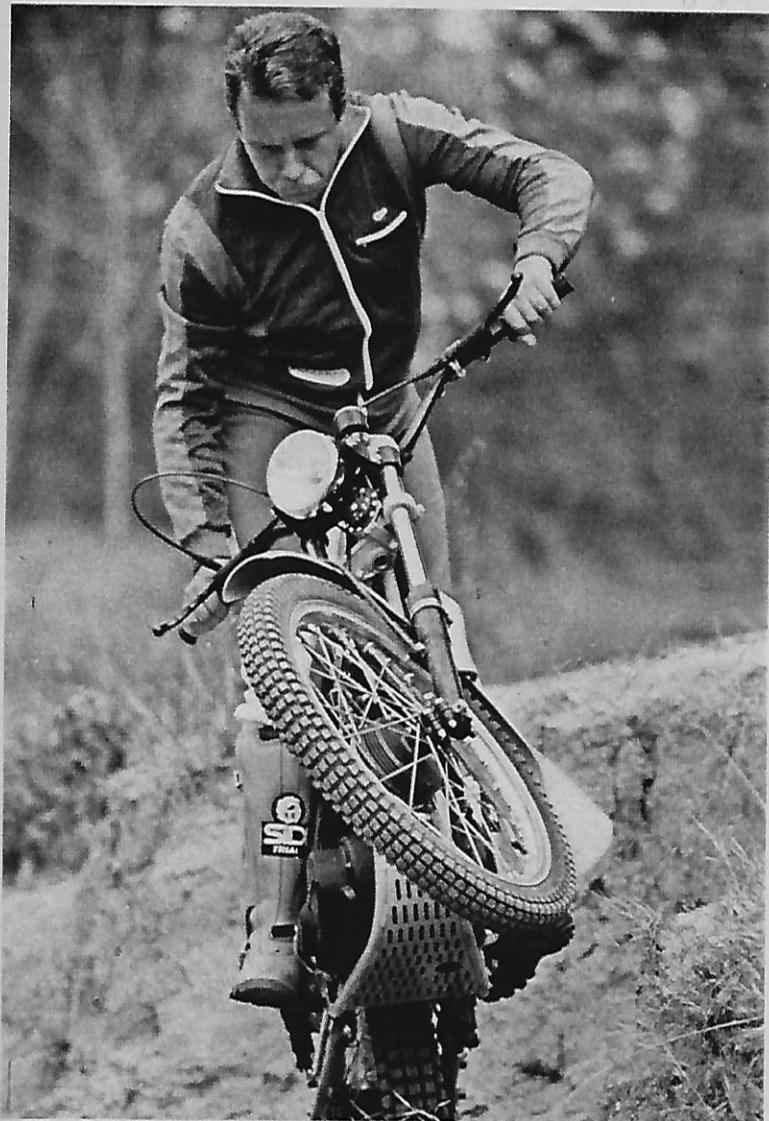
Los frenos, tan suaves y progresivos como en la Sherpa grande, son igual de útiles en la montaña que en carretera, y en general la máquina se muestra robusta y fuerte, a prueba de muchas jornadas de montaña y trial.

Una pequeña Sherpa réplica de la campeona del mundo. Para los que quieren empezar a emular a los Vesterinen, Lampkin, Schreiber, Gorgot o Soler.

Texto: Juan G. Luque

Fotos: José M.^a Alguersuari y J. G. Luque

Sólo con que el cubicaje fuera de 125 c. c., la máquina podría ser bastante competitiva. Ahora, con el carburador Amal, el aumento de cilindrada es aún más sencillo...



Como última novedad, las que pueden verse a simple vista, las palancas de freno y embrague son también nuevas y más baratas, lo que siempre es interesante en el caso de tener que adquirir recambios.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Bultaco Sherpa 74 cc./79

MOTOR: Monocilíndrico. Dos tiempos. Diámetro X carrera: 43 X 51,5 mm. Cubicaje: 74,788 cc. Relación compresión: 11 a 1. Potencia máxima salida cambio: 5,42 CV a 6.900 rpm. Par máximo: 0,67 mkg. a 3.360 rpm.

CARBURADOR: Amal 2600.

TRANSMISIÓN: Primaria por cadena 2,928: 1. Secundaria por cadena: 4,923: 1. Seis relaciones en el cambio de marchas: primera: 0,246. Segunda: 0,313. Tercera: 0,409. Cuarta: 0,556. Quinta: 0,745. Sexta: 1,000.

ENCENDIDO: Electrónico Motoplát.

BUJÍA: Champion L-82 o similar.

SUSPENSIONES: Delantera, telescópica hidráulica. Recorrido: 160 mm. Trasera, basculante con amortiguadores Bétor.

RUEDAS: Delantera, 2,50 X 20. Trasera, 3,75 X 17. Neumáticos: Pirelli Trial.

FRENOS: Delantero y trasero, tambor de 125 X 25 mm.

DIMENSIONES GENERALES: Longitud total, 1,932 mtr. Distancia entre ejes, 1,285 mtr. Altura asiento, 770 mtr. Manillar, anchura, 800 mtr. Altura mínima, 260 mtr. Altura estribos, 350 mtr. Peso en vacío, 80 kg. Capacidad depósito, 5,5 litros.